INDUSTRIMINISTERIET

2. BETÆNKNING

Befordring af gods

AFGIVET AF
SØLOVSUDVALGET
ANGÅENDE

Betænkning nr. 1215
ISBN 87-503-8990-4
Ha 00-513-bet.

Betænkningen er sat med Baskerville og
trykt hos Schultz Grafisk A/S, København

Omslag: Schultz Grafisk A/S

Publikationen kan købes i boghandelen eller hos
STATENS INFORMATIONSTJENESTE
Postboks 1103, 1009 København K
Telefon 33 92 92 00

INDEX

I. Indledning 7
II. Udkast til lovbestemmelser om stykgodstransport 9
III. Bemærkninger til lovbestemmelser om stykgodstransport. 29
IV. Udkast til lovbestemmelser om befragtning afskib 91
V. Bemærkninger til lovbestemmelser om befragtning af skib 113
VI. Oversigt 173

VII. Bilag 175
A. Haag/Visby-reglerne 177
B. Beretning fra den danske delegation om Hamburg-reglerne 197
C. Hamburg-reglerne 229

BILAG

A. Haag/Visby-reglerne 177
B. Beretning fra den danske delegation om Hamburg-reglerne 197
C. Hamburg-reglerne 229

I.

Indledning

Med skrivelse af 21. december 1977 nedsatte Handelsministeriet (nu Industriministeriet) et udvalg med den opgave i nordisk lovsamarbejde at foretage en revision af visse bestemmelser i søloven. Der blev fra ministeriets side angivet følgende retningslinier for udvalgets arbejde:

»Udvalgets opgave vil i første række bestå i at undersøge og til Handelsministeriet gøre indstilling om, hvilke ændringer det er nødvendigt at gennemføre i søloven for at indarbejde de 2 søretskonventioner om henholdsvis passagerer og deres bagage fra 1974 samt vedrørende begrænsning af rederes ansvar fra 1976 med henblik på en eventuel senere dansk ratifikation af de nævnte konventioner. Udvalget vil i øvrigt være beføjet til også at behandle andre spørgsmål om ændring i de gældende lovregler, som måtte fremkomme under udvalgets arbejde.

Udvalget er bemyndiget til at træde i forbindelse med de udvalg, der er eller måtte blive nedsat i de øvrige nordiske lande med tilsvarende opgaver.«

Udvalget i dets daværende sammensætning afsluttede i april 1981 behandlingen af de i kommissoriet særligt fremhævede spørgsmål om befordring af passagerer og deres bagage samt om begrænsning af rederes ansvar, jf. betænkning nr. 924/1981.

Efter afgivelsen af denne betænkning har udvalget på linie med de øvrige nordiske udvalg foretaget en gennemgang af sølovens kapitel 5, der i 1973 blev underkastet en delvis revision på grundlag af betænkning nr. 642/1972, med henblik på at overveje, hvilket behov der er for en yderligere revision af sølovens 5. kapitel. Som nævnt i denne betænkning, side 6, drøftedes allerede i 1972 en eventuel fortsættelse af revisionsarbejdet vedrørende godsbefordringskapitlet.

Udvalget har haft følgende sammensætning:
Kontorchef, nu kommitteret i Industriministeriet, Jørgen Bredholt, formand.
Vicepræsident, nu præsident Frank Poulsen, Sø- og Handelsretten, udpeget af Justitsministeriet.
Advokat Jan Erlund, udpeget af Advokatrådet.
Advokat Bent Nielsen, udpeget af Danish Shippers' Council.
Underdirektør, nu direktør Knud Pontoppidan, udpeget af Søfartsrådet.
Advokat Christian Lund, ØK, udpeget af Søfartsrådet.

Kontorchef Johannes Reeckmann, udpeget af Danish Shippers' Council.
Underdirektør Thorstein Iversen, udpeget af Assurandør-Societetet.
Direktør, advokat Hans Levy, udpeget af Assuranceforeningen SKULD, Den Danske Afdeling.
Advokat Morten Pontoppidan udpeget af Bilfærgernes Rederiforening.

I stedet for advokat Christian Lund, ØK, indtrådte nu afdøde kontorchef Jørn Licht, ØK.

I stedet for kontorchef Johannes Reeckmann indtrådte sekretariatschef, nu direktør Palle Egebjerg.

Til at varetage udvalgets sekretariatsforretninger beskikkedes først fuldmægtig Sonja Martensen-Larsen, siden fuldmægtig Jesper Martens, begge Industriministeriet.

Udvalget har afholdt 42 møder. De nordiske sølovskomiteer har afholdt fællesmøder i januar 1982 i København, i oktober 1982 i Helsingfors, i november 1985 i Stockholm og i august 1989 i Oslo. Herudover har formændene og sekretærerne i de nordiske sølovskomiteer haft en række møder.

Lovudkastene er, med bemærkninger, gengivet neden for i afsnit II-V.

København, november 1990

Jørgen Bredholt (formand) Jan Erlund Hans Levy

Morten Pontoppidan Palle Egebjerg Thorstein Iversen

Bent Nielsen Knud Pontoppidan Frank Poulsen

/Jesper Martens

II

13. KAPITEL

Stykgodstransport

Indledende bestemmelser

Definitioner

§ 251. I dette kapitel forstås ved:

1. *»Transportør«:* Den, som træffer aftale med afsenderen om transport af stykgods til søs.
2. *»Undertransportør«:* Den, som efter aftale med transportøren udfører transporten eller en del af denne.
3. *»Afsender«:* Den, som træffer aftale med transportøren om transport af stykgods til søs.
4. *»Aflaster«:* Den, som leverer godset til transport.
5. *»Transportdokument«:* Konnossement eller andet dokument, som udstedes som bevis for transportaftalen.

Haag- Visby-alternativ

6. *»Konventionen«:* Den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokollerne af 1968 og 1979.

Hamburg-alternativ.

6. *»Konventionen«:* FN's konvention af 1978 om søtransport af gods.

7. *»Konventionsstat«:* En stat, som er bundet af konventionen.

Anvendelsesområde

§ 252. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på alle aftaler om søtransport i indenrigsfart i Danmark og i fart mellem Danmark, Norge, Finland og Sverige. Ved indenrigstransport i Norge, Finland og Sverige gælder loven i det land, hvor transporten finder sted.

Stk. 2. I anden fart gælder bestemmelserne også aftale om søtransport i fart mellem to forskellige stater, såfremt:

(a) den i transportaftalen aftalte lastehavn er beliggende i en konventionsstat, eller

Haag- Visby-alternativ

(b) den i transportaftalen aftalte lossehavn er beliggende i Danmark, Norge, Finland eller Sverige,

Hamburg-alternativ

(b) den i transportaftalen aftalte lossehavn er beliggende i en konventionsstat,

Haag- Visby-alternativ

(c) flere lossehavne fastsættes i transportaftalen, og en af disse er den faktiske lossehavn, og denne ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige,

(d) transportdokumentet er udstedt i en konventionsstat,

(e) transportdokumentet foreskriver, at bestemmelserne i konventionen eller derpå baseret lov i en konventionsstat skal gælde.

Hamburg-alternativ

(c) flere lossehavne fastsættes i transportaftalen, og en af disse er den faktiske lossehavn, og denne ligger i en konventionsstat,

Stk. 3. Når hverken den aftalte lastehavn eller den aftalte eller faktiske lossehavn ligger i Danmark, Norge, Finland eller Sverige, kan det dog aftales, at aftalen om søtransport skal underkastes loven i en konventionsstat.

Certepartifart m.v.

§ 253. Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på certepartier for hel- eller delbefragtning af skib. Er konnossementet udstedt i henhold til et certeparti, gælder, hvad der er fastsat i dette kapitel kun, for så vidt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem transportøren og indehaveren.

Stk. 2. Hvis en kontrakt angår transport af gods med skib, fordelt på flere rejser inden for et angivet tidsrum, finder bestemmelserne i dette kapitel anvendelse på hver enkelt rejse. Udføres en rejse i henhold til et certeparti, finder bestemmelserne i stk. 1 dog anvendelse.

Ufravigelighed

§ 254. Enhver bestemmelse i en transportaftale eller et transportdokument er ugyldig, i den udstrækning den afviger fra bestemmelserne i dette kapitel samt i kapitlet om forældelse, jfr. dog stk. 2. Ugyldigheden af en sådan bestemmelse berører ikke gyldigheden af de øvrige bestemmelser i aftalen eller dokumentet. En bestemmelse, der giver transportøren ret til forsikringserstatning vedrørende godset eller anden lignende aftale, er ugyldig.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 gælder dog ikke §§ 255, 258-261 og 264-273. Uanset ordlyden i stk. 1 kan en transportør udvide omfanget af sit ansvar og sine forpligtelser.

Stk. 3. Såfremt transportaftalen er undergivet konventionen eller en bestemt stats konventionslovgivning, skal transportdokumentet indeholde en erklæring herom, og om, at enhver bestemmelse, som afviger fra sådanne bestemmelser til skade for afsenderen, aflasteren eller modtageren, er ugyldige.

Stk. 4. Er det på grund af godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder transporten skal finde sted, rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i transportørens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder i henhold til dette kapitel, er en sådan aftale gyldig.

LEVERING AF GODS

Aflasterens levering af gods

§ **255.** Godset skal leveres på det sted og inden for det tidsrum, transportøren har angivet. Det skal leveres på sådan måde og i en sådan tilstand, at det let og sikkert kan tages om bord, stuves, transporteres og losses.

Undersøgelse af pakningen

§ **256.** Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller lignende transportindretning, er han ikke forpligtet til at undersøge denne indvendig, medmindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.

Stk. 2. Transportøren skal underrette afsenderen om de mangler, han har opdaget. Han har ikke pligt til at transportere godset, medmindre han med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.

Farligt gods

§ **257.** Farligt gods skal mærkes som farligt på hensigtsmæssig måde. Afsendere skal i god tid underrette transportøren og den undertransportør, godset leveres til, om godsets farlige beskaffenhed og angive de sikkerhedsforanstaltninger, som kan være nødvendige.

Stk. 2. Dersom afsenderen i øvrigt har kendskab til, at godset er af en sådan beskaffenhed, at transporten kan medføre fare eller væsentlig ulempe for person, fartøj eller last, skal han tillige oplyse herom.

Gods som kræver særlig omhu

§ **258.** Såfremt godset skal behandles med særlig omhu, skal afsenderen i god tid oplyse om dette og angive de foranstaltninger, som kan være nødvendige. Godset skal, såfremt der er behov herfor, mærkes på hensigtsmæssig måde.

Kvittering for modtagelse af godset

§ **259.** Aflasteren kan kræve kvittering for modtagelse af godset, efterhånden som det leveres.

Stk. 2. Bestemmelser om udfærdigelse af konnossement og andre transportdokumenter findes i §§ 292-309.

Fragt

§ **260.** Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspunktet. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages.

Stk. 2. For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side, eller transportøren har solgt det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 291.

Stk. 3. Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.

Afsenderens kontraktsbrud og tilbagetræden

§ **261**. Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 2. Bliver godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktsbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må han give meddelelse herom uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør han ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 3. Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes og godset udleveres på et andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere.

Stk. 4. Reglerne i § 343, stk. 2 — 4, gælder tilsvarende.

TRANSPORTEN

Transportørens pligt til at varetage lasteejerens interesser

§ 262. Transportøren skal udføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighed, tage vare på godset og i øvrigt varetage ejerens interesser fra modtagelsen til udleveringen af godset.

Stk. 2. Transportøren skal sørge for, at det skib, som benyttes til transporten, er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkeligt bemandet og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum samt andre rum i skibet, der anvendes til lastning af godset, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og opbevare godset.

Stk. 3. Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet. Kan sådan underretning ikke gives, skal lasteejeren, eller hvis denne ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, hvis transporten ikke kan fuldføres som forudsat.

Dækslast

§ 263. Gods kan kun transporteres på dæk, hvis dette er tilladt i medfør af transportaftalen, følger af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart eller kræves i henhold til lov.

Stk. 2. Angiver aftalen, at godset skal eller kan transporteres på dæk, skal dette anføres i transportdokumentet. Er dette ikke gjort, har transportøren bevisbyrden for, at transport på dæk er aftalt. Transportøren kan dog ikke påberåbe sig en sådan aftale over for trediemand, som har erhvervet konnossementet i god tro.

Stk. 3. Særlige bestemmelser om ansvar for dækslast findes i § 284.

Transportørens kontraktsbrud

§ 264. Afsenderen kan hæve transportaftalen på grund af forsinkelse eller andet kontraktsbrud på transportørens side, når kontraktsbruddet er væsentligt. Efter at godset er leveret, kan afsenderen ikke hæve aftalen, dersom udlevering af gods vil medføre væsentlig skade eller ulempe for andre afsendere.

Stk. 2. Vil afsenderen hæve aftalen, må han give meddelelse herom uden ugrundet ophold, efter at han må antages at have fået kendskab til kontraktsbruddet. Gør han ikke det, går hævningsretten tabt.

Transportafbrydelse og afstandsfragt

§ 265. Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporten.

Stk. 2. Indtræder der hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette ikke kan ske uden urime-

ligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.

Stk. 3. Når transportaftalen hæves på grund af krigsfare m.v., gælder §§ 349 og 351 tilsvarende.

Stk. 4. Er en del af transporten udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 332.

Dispositioner på lasteejerens vegne

§ **266.** Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage lasteejerens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra ham.

Stk. 2. Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller modtages den ikke i tide, kan transportøren på lasteejerens vegne træffe de nødvendige dispositioner og repræsentere ham i sager vedrørende godset. Dispositioner, som er unødvendige, er dog bindende for lasteejeren, dersom trediemand var i god tro.

Stk. 3. Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 262, stk. 3.

Lasteejerens ansvar for transportørens dispositioner

§ **267.** Lasteejeren hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, han har haft af hensyn til godset. Har transportøren handlet uden anvisning, svarer lasteejeren dog ikke med højere beløb end værdien ved transportens begyndelse af det gods, dispositionen eller udlægget omfattede.

UDLEVERING AF GODSET

Transportørens udlevering af godset

§ **268.** Modtageren skal på bestemmelsesstedet tage imod godset på det sted og inden for det tidsrum, som transportøren har angivet. Godset skal udleveres på en sådan måde, at det let og sikkert kan modtages.

Stk. 2. Den, som legitimerer sig som modtager, kan undersøge godset før modtagelsen.

Modtagerens pligt til at betale fragt m.v.

§ **269.** Udleveres godset i henhold til konnossement, bliver modtageren ved at modtage godset forpligtet til at betale fragt og andre krav, som transportøren har ifølge konnossementet.

Stk. 2: Er godset udleveret på anden måde end i henhold til konnossement, er modtageren kun ansvarlig for fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når han har fået varsel om kravene ved udleveringen

eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.

Tilbageholdsret

§ **270.** Har transportøren krav i henhold til § 269 eller andre krav, som er sikret ved søpant i godset, jfr. § (nuværende § 251), er han ikke forpligtet til at udlevere godset, før modtageren enten har betalt kravene eller stillet sikkerhed. Når godset er udleveret, kan transportøren kræve sikkerheden frigivet, medmindre modtageren hindrer dette ved arrest eller forbud.

Oplægning af gods

§ **271** Afhentes godset ikke inden for det tidsrum, transportøren har angivet, eller i øvrigt inden rimelig tid, kan det oplægges under sikker forvaring for modtagerens regning.

Stk. 2. Underretning om, at godset er lagt op, skal gives i medfør af § 262, stk. 3. Der skal angives en rimelig frist, hvorefter godset kan sælges eller på anden måde bortskaffes i henhold til § 272.

Transportørens beføjelse over gods som ikke afhentes

§ **272** Når den frist, der er fastsat i underretningen, er udløbet, jfr. § 271, stk. 2, kan transportøren sælge oplagt gods i den udstrækning, det er nødvendigt for at dække hans omkostninger og de i § 270 nævnte fordringer. Transportøren skal udvise omhu ved salget.

Stk. 2. Kan godset ikke sælges, eller er det åbenbart, at omkostningerne ved et salg ikke vil kunne dækkes af salgssummen, kan transportøren råde over godset på anden forsvarlig vis.

Afsenderens ansvar for fragt m.v.

§ **273.** Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forbliver afsenderen ansvarlig, medmindre udleveringen medfører tab for afsenderen, og transportøren burde have indset dette.

Stk. 2. Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.

TRANSPORTØRENS ERSTATNINGSANSVAR

Ansvarsperioden

§ **274** Transportøren er ansvarlig for godset, medens det er i hans varetægt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen.

Stk. 2. Transportøren anses for at have godset i sin varetægt, jfr. stk. 1, fra det tidspunkt, han modtager godset fra aflasteren eller fra myndighed eller anden trediemand, til hvem godset skal leveres efter gældende love eller forskrifter i lastehavnen.

Stk. 3. Transportøren anses ikke længere for at have godset i sin varetægt, jfr. stk. 1,

a) når han har udleveret godset til modtageren, eller
b) hvis modtageren ikke modtager godset fra transportøren, når det er lagt op for modtagerens regning i overensstemmelse med aftalen eller gældende lov eller praksis i lossehavnen, eller
c) når han har overgivet godset til en myndighed eller anden trediemand, til hvem godset efter gældende love eller forskrifter i lossehavnen skal overgives.

Ansvar for ladningsskader

§275.

Haag- Visby Alternativ

Transportøren er ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver beskadiget eller går tabt, medens det er i hans varetægt, medmindre han godtgør, at fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

Hamburg-alternativ

Transportøren er ansvarlig for tab som følge af, at godset går tabt eller bliver beskadiget, såfremt den hændelse, som forårsagede tabet eller skaden, fandt sted, medens godset var i hans varetægt, jfr. § 274. Han er dog ikke ansvarlig, dersom han godtgør, at hverken han selv eller nogen, han hæfter for, har udvist fejl eller forsømmelse, men har gjort alt, hvad der med rimelighed kunne kræves for at undgå hændelsen og dens følger.

Stk. 2. Transportøren er ikke ansvarlig for tab, der skyldes foranstaltninger for at redde personer eller rimelige foranstaltninger med henblik på at bjærge skib eller anden ejendom til søs.

Stk. 3. Hvor fejl eller forsømmelse fra transportørens side sammen med anden årsag har fremkaldt tab, er transportøren kun ansvarlig i den udstrækning, tabet eller skaden skyldes fejlen eller forsømmelsen. Det påhviler dog transportøren at bevise, i hvilket omfang tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse på hans side.

Skade på grund af navigering og brand

§276.

Haag-Visby Alternativ

Transportøren er ikke ansvarlig, såfremt han godtgør, at tab eller skade er en følge af:

1) fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet, udvist af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste eller
2) brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af transportøren selv.

Stk. 2. Transportøren er dog ansvarlig for tab som følge af usødygtighed, såfremt denne er en følge af, at han selv eller nogen, han svarer for, ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse, Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler transportøren.

Hamburg-alternativ

Stk. 1. Er godset tabt eller kommet til skade som følge af brand, er transportøren ansvarlig, dersom det godtgøres, at

a) branden er opstået som følge af fejl eller forsømmelse, udvist af transportøren eller nogen, han hæfter for, eller
b) tabet eller skaden skyldes fejl eller forsømmelse, fordi transportøren eller dem, han hæfter for, ikke har gjort alt, hvad man med rimelighed kunne kræve for at slukke branden og afværge eller begrænse dens følger,

Stk. 2. Har der været brand om bord, kan der kræves sædvanlig besigtigelse for at klarlægge årsagerne til branden og omstændighederne omkring denne,

Ansvar for levende dyr

§ 277. Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på levende dyr, der er forbundet med de særlige risici ved sådanne transporter.

Stk. 2. Beviser transportøren, at han har fulgt de særlige instrukser, som er givet, og at tabet eller skaden kan skyldes sådanne risici, er han ikke ansvarlig medmindre det godtgøres, at tabet eller skaden helt eller delvist skyldtes fejl eller forsømmelse, udvist af ham selv eller nogen, han hæfter for.

Ansvar for forsinkelse

§ 278. Transportøren er ansvarlig ifølge bestemmelserne i §§ 275-277 for tab som følge af forsinkelse med godsets udlevering.

Stk. 2. Forsinkelse med udleveringen foreligger, når godset ikke til aftalt tid er blevet udleveret i den lossehavn, som følger af transportaftalen, eller dersom ingen frist for udlevering er aftalt, inden for det tidsrum, som det under de foreliggende omstændigheder er rimeligt at kræve af en omhyggelig transportør.

Stk. 3. Er godset ikke blevet udleveret inden 60 dage, regnet fra den dag, det i medfør af stk. 2 skulle have været udleveret, kan der kræves erstatning som for tab af godset, jfr. § 275.

Beregning af erstatning for tingsskader

§ **279.** Erstatning for tab af eller skade på godset beregnes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med transportaftalen blev eller skulle have været udleveret.

Stk. 2. Værdien af godset skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes hverken børs- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

Ansvarsgrænser

§280.

Haag- Visby Alternativ

Transportørens ansvar skal ikke overstige 667 SDR for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 2 **SDR** pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet eller forsinket, afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb. Ved SDR forstås den i (nuværende § 366) omhandlede møntenhed.

Hamburg-alternativ

Transportørens ansvar for tab af eller skade på gods er begrænset til 835 SDR for hvert kollo eller anden afskibningsenhed, eller — hvis ansvaret derved bliver højere — til 2,5 SDR pr. kg bruttovægt af det tabte eller skadede gods. Ved SDR forstås den i (§ 366) omhandlede møntenhed.

Stk. 2. Transportørens ansvar for forsinkelse med godsets udlevering er begrænset til et beløb, svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Ansvaret skal dog ikke overstige den samlede fragt ifølge transportaftalen.

Stk. 3. Transportørens samlede ansvar i henhold til stk. 1 og 2 i denne paragraf skal ikke overstige den i stk. 1 anførte ansvarsgrænse, som ville være gældende i tilfælde af tab af alt det gods, som erstatningsansvaret omfatter.

Ansvarsgrænsen for enhedsiastet gods

§ **281.** Anvendes container, pallet eller lignende transportindretning **til** at samle godset, skal ethvert kollo eller enhver anden enhed, der er anført i transportdokumentet som pakket i vedkommende indretning, anses som et kollo eller en enhed ved anvendelsen af § 280. Bortset herfra skal godset i indretningen anses som én enhed. Er selve transportindretningen gået tabt eller blevet beskadiget, skal denne anses som en særskilt enhed, medmindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.

Ansvar som ikke grundes på transportaftalen

§ **282.** Bestemmelserne om transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger skal finde anvendelse, selv om kravet ikke grundes på transportaftalen.

Stk. 2. Bestemmelserne om transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger finder tilsvarende anvendelse, dersom kravet rejses mod nogen, som transportøren hæfter for, og han beviser, at han handlede i udøvelsen af tjenesten eller for at fuldføre opgaven.

Stk. 3. Det samlede ansvar, som kan pålægges transportøren og dem, han hæfter for, kan ikke i noget tilfælde overstige de ansvarsgrænser, som fremgår af § 280.

Tab af retten til ansvarsbegrænsning

§ **283.** Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det godtgøres, at han selv har forvoldt tabet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

Ansvar for dækslast

§ **284.** Transporteres gods på dæk, i strid med bestemmelsen i § 263, er transportøren, uanset §§ 275-278, ansvarlig for sådanne skader, som udelukkende er en følge af transporten på dæk. Særlige bestemmelser om ansvaret findes i §§ 280 og 283.

Stk. 2. Er gods transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale om transport under dæk, foreligger der ikke ret til ansvarsbegrænsning efter dette kapitel.

Transportørens ansvar for undertransportør

§ **285.** Udføres transporten helt eller delvist af en undertransportør, forbliver transportøren dog ansvarlig i medfør af bestemmelserne i dette kapitel, som om han selv havde udført hele transporten.

Stk. 2. Er det udtrykkeligt aftalt, at en bestemt del af transporten skal udføres af en navngiven undertransportør, kan transportøren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab, forårsaget ved en hændelse, der indtræffer, medens godset er i undertransportørens varetægt. Bevisbyrden for, at tabet er forårsaget af en sådan hændelse, påhviler transportøren.

Stk. 3. Et forbehold i medfør af stk. 2 er dog uden virkning, såfremt retslige skridt ikke kan tages mod undertransportøren ved en domstol, der er kompetent i medfør af §§ 310-311.

Undertransportørens ansvar

§ **286.** En undertransportør, der udfører transporten med skib, er ansvarlig for den del af transporten, han udfører, efter de samme bestemmelser som transportøren. §§ 282 og 283 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Har transportøren påtaget sig ansvar, der ikke er pålagt ham i

dette kapitel, eller givet afkald på sådanne rettigheder, er undertransportøren kun bundet, såfremt han har givet skriftligt samtykke hertil.

Fælles ansvar

§ 287. Er både transportøren og undertransportøren ansvarlig, hæfter de solidarisk.

Stk. 2. Det samlede ansvar, som kan pålægges transportøren og undertransportøren samt de personer, de hæfter for, kan ikke overstige de i § 280 fastlagte ansvarsgrænser, medmindre andet følger af § 283.

Stk. 3. Bestemmelserne i dette kapitel om ansvar udgør ingen hindring for aftale om regres mellem transportøren og undertransportøren.

Reklamation

§288.

Haag- Visby Alternativ.

Er godset udleveret, uden at modtageren har givet transportøren skriftlig meddelelse om tab eller skade, som modtageren har opdaget eller burde have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand, som beskrevet i transportdokumentet, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages, gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter udleveringen.

Stk. 2. Skriftlig meddelelse kræves dog ikke, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

Hamburg-alternativ.

Dersom modtageren ikke senest første hverdag efter den dag, godset blev overleveret til ham, har givet transportøren skriftlig underretning om tab eller skade på godset og om, hvad slags tab eller skade, det gælder, anses godset i mangel af modbevis for udleveret i en sådan stand, som beskrevet i transportdokumentet, eller, hvis et sådant dokument ikke er udstedt, i god synlig stand. Var tabet eller skaden ikke synlig ved overleveringen, gælder tilsvarende, hvis skriftlig underretning ikke er givet inden 15 dage efter, at godset blev overleveret til modtageren.

Stk. 2. Skriftlig underretning er ikke fornøden for tab eller skade, som er konstateret ved fælles undersøgelse af godset.

Stk. 3. Transportøren er ikke ansvarlig for tab som følge af forsinkelse med udleveringen, medmindre skriftlig underretning er blevet givet inden 60 dage efter, at godset blev overleveret til modtageren.

Stk. 4. Underretning kan gives til den undertransportør, som har udleveret godset, eller til transportøren.

Bidrag til almindeligt havari

§ 289. Bestemmelserne om transportørens ansvar for tab af eller skade på gods i §§ 274-288 er tillige afgørende for modtagerens ret til at nægte at bidrage til almindeligt havari, og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til almindeligt havari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.

AFSENDERENS ERSTATNINGSANSVAR

Almindelig ansvarsregel

§ 290. Afsenderen er ikke ansvarlig for tab, der rammer transportøren eller undertransportøren, herunder skade på skibet, medmindre tabet skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han hæfter for. Ej heller er de personer, afsenderen hæfter for, ansvarlige for sådant tab eller sådan skade, medmindre tabet skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han hæfter for.

Farligt gods

§ 291. Har afsenderen overleveret farligt gods til transportøren eller en undertransportør uden at oplyse om godsets farlige beskaffenhed og nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, jfr. § 257, og har den, som har modtaget godset, ikke på anden måde kendskab til dets farlige beskaffenhed, er afsenderen ansvarlig over for transportøren og enhver undertransportør for omkostninger og andet tab, der hidrører fra transporten af sådant gods. Transportøren eller undertransportøren kan efter forholdene losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at betale erstatning.

Stk. 2. Den, som har modtaget godset i sin varetægt med kendskab til dets farlige egenskaber, kan ikke påberåbe sig stk. 1.

Stk. 3. Gods, som viser sig at udgøre fare for person eller ejendom, kan transportøren i andre tilfælde efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre uden pligt til at betale erstatning.

KONNOSSEMENT OG SØFRAGTSSEDDEL

Konnossement

§ 292. Ved et konnossement (Bill of Lading) forstås et dokument,

1) som er bevis for en aftale om søtransport, og for at transportøren har modtaget godset, og
2) betegner sig som konnossement eller som indeholder en bestemmelse om, at transportøren påtager sig kun at udlevere godset mod dokumentets tilbagelevering.

Stk. 2. Et konnossement kan udstedes til en bestemt person eller ordre

eller til ihændehaveren. Selv om konnossementet er udstedt til en bestemt person, anses det som ordrekonnossement, medmindre udstederen har taget forbehold mod overdragelse ved ordene 'ikke til ordre' eller lignende.

Stk. 3. I forholdet mellem transportøren og indehaver af konnossementet, som ikke er afsender, bestemmer konnossementet vilkårene for befordring og udlevering af godset. Bestemmelser i transportaftalen, der ikke er optaget i konnossementet, kan ikke gøres gældende over for sådan indehaver, medmindre konnossementet henviser til dem.

Gennemgangskonnossement

§ 293. Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvor det angives, at transporten af godset skal udføres af flere end én transportør.

Stk. 2. Den, som udsteder gennemgangskonnossement, skal sørge for, at særskilt konnossement, udstedt for en del af transporten, angiver, at godset er under transport på gennemgangskonnossement.

Aflasterens ret til at få konnossement

§ 294. Når transportøren har modtaget godset, skal han på aflasterens forlangende udstede modtagelseskonnossement.

Stk. 2. Når godset er indlastet, kan aflasteren forlange, at der udstedes ombordkonnossement. Såfremt der er udstedt modtagelseskonnossement, skal dette tilbageleveres, når ombordkonnossementet udstedes. Et modtagelseskonnossement med påtegning om navnet på det eller de skibe, godset er indlastet i, og datoen for indlastningen, udgør et ombordkonnossement.

Stk. 3. Aflasteren kan kræve særskilte konnossementer for dele af godset, når det ikke medfører væsentlig ulempe.

Skibsførerkonnossement

§ 295. Et konnossement, som er underskrevet af skibsføreren på det skib, som transporterer godset, skal anses for at være underskrevet på transportørens vegne.

Konnossementets indhold

§ 296. Et konnossement skal indeholde oplysninger om:

1. Godsets art, herunder dets farlige egenskaber, samt de nødvendige identitetsmærker, kolli- eller stykantal samt godsets vægt eller mængde, udtrykt på anden måde, i henhold til aflasterens oplysninger,
2. Godsets og indpakningens synlige tilstand,
3. Transportørens navn og hovedforretningssted,
4. Aflasterens navn,

5. Modtageren, når denne er angivet af aflasteren,
6. Den i transportaftalen anførte indlastningshavn og datoen for transportørens modtagelse af godset i denne havn,
7. Den i transportaftalen anførte lossehavn, samt i tilfælde af aftale herom tidspunktet for udlevering af godset der,
8. Antal eksemplarer, når konnossementet er udstedt i mere end et eksemplar,
9. Stedet for konnossementets udstedelse,
10. Fragtens størrelse, når den skal betales af modtageren, eller oplysninger om, at fragt skal betales af ham, og de øvrige vilkår for transporten og udlevering af godset,
11. Oplysning om at transporten er undergivet konventionen, jfr. § 254, stk. 3,
12. I påkommende tilfælde oplysning om, at godset skal eller kan transporteres på dæk, og
13. Den højere ansvarsgrænse, som parterne kan have aftalt.

Stk. 2. Ombordkonnossement skal desuden indeholde oplysninger om skibets navn og nationalitet, stedet for lastning samt dagen for lastningens afslutning.

Stk. 3. Konnossementet skal underskrives af transportøren eller nogen, der handler på hans vegne. Underskriften kan være fremstillet på mekanisk eller elektronisk måde.

Manglende oplysninger i konnossementet

§ **297.** Et dokument, som opfylder de i § 292, stk. 1, nævnte krav, er et konnossement, uanset om nogle af de i § 296 nævnte oplysninger savnes.

Transportørens undersøgelsespligt

§ **298.** Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om de oplysninger om godset, som medtages i konnossementet i henhold til § 296, stk. 1, er rigtige. Har han rimelig grund til at betvivle oplysningernes rigtighed, eller har han ikke haft rimelig mulighed for at undersøge rigtigheden, skal han i konnossementet tage forbehold, som giver udtryk for dette.

Konnossementets beviskraft

§ **299.** Konnossementet gælder som bevis for, at transportøren har modtaget, eller hvor ombordkonnossement er udstedt, har lastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, for så vidt, der ikke er taget forbehold som nævnt i § 298 eller medmindre andet godtgøres. Hvis oplysning om godsets og indpakningens synlige tilstand savnes i konnossementet, skal dette anses som bevis for, at godset tilsyneladende var i god stand, når andet ikke godtgøres.

Stk. 2. Et konnossement, hvori fragten ikke er anført, eller ikke på an-

den måde viser, at fragt skal betales af modtageren, jfr. § 296, stk. 1, pkt. 10, skal gælde som bevis for, at fragt ikke skal betales af ham, dersom ikke andet godtgøres. Tilsvarende gælder, såfremt det beløb, der skal betales som godtgørelse for overliggetid, ikke er angivet i konnossementet.

Stk. 3. Har trediemand i god tro indløst konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysningerne heri, er modbevis i henhold til stk. 1 og stk. 2 ikke tilladt. Har transportøren vidst, eller burde han have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan han ikke påberåbe sig de i § 298 nævnte forbehold, medmindre forbeholdet indeholder udtrykkelig bemærkning om, at oplysningen er urigtig.

Ansvar for vildledende konnossement

§ 300. Lider trediemand tab ved at indløse konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysninger i dette, er transportøren ansvarlig, såfremt han har eller burde have indset, at konnossementet på grund af disse oplysninger var vildledende for trediemand. Ret til ansvarsbegrænsning i medfør af dette kapitel foreligger herefter ikke.

Stk. 2. Svarer godset ikke til oplysningerne herom i konnossementet, er transportøren på modtagerens forlangende forpligtet til at oplyse, om afsenderen har udstedt en erklæring om at holde transportøren skadesløs for urigtige eller ufuldstændige oplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren er i så fald forpligtet til at gøre modtageren bekendt med indholdet af en sådan erklæring.

Aflasterens garantiansvar

§ 301. Aflasteren er over for transportøren ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger om godset, der på hans forlangende er optaget i konnossementet.

Stk. 2. Har aflasteren påtaget sig at erstatte transportørens tab som følge af, at konnossementet udfærdiges med fejlagtige oplysninger eller uden forbehold, er han dog ikke ansvarlig, såfremt dette blev gjort med den hensigt at vildlede erhververe af konnossementet. I så fald hæfter aflasteren heller ikke i medfør af stk. 1.

Indehaverens legitimation

§ 302. Den, der foreviser et konnossement, og ved dets tekst eller for så vidt angår ordrekonnossement ved en sammenhængende række overdragelser eller overdragelse in blanco, fremtræder som retmæssig indehaver af konnossementet, er legitimeret som modtager af godset.

Stk. 2. Når konnossementet er udstedt i flere eksemplarer, er det for udlevering på bestemmelsesstedet tilstrækkeligt, at modtageren legitimerer sig med ét eksemplar. Udleveres godset andetsteds end på bestem-

melsesstedet, må desuden de øvrige eksemplarer leveres tilbage eller sikkerhed stilles for de krav, som indehaveren måtte gøre gældende mod transportøren.

Flere konnossementsindehavere

§ 303. Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige eksemplarer af konnossementet, skal transportøren oplægge godset under sikker forvaring for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal uden ophold gives dem, der har meldt sig.

Udlevering mod konnossement

§ 304. Modtageren kan kun kræve godset udleveret mod at deponere konnossementet og give kvittering, efterhånden som godset udleveres.

Stk. 2. Når alt gods er udleveret, skal konnossementet leveres tilbage til transportøren med påtegnet kvittering.

Udlevering når konnossementet er bortkommet

§ 305. Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

Erhvervelse af konnossement i god tro

§ 306. Overdrager den, som fremtræder som rette indehaver, jfr. § 302, stk. 1, forskellige eksemplarer af et ordre- eller ihændehaverkonnossement til flere personer, får den erhverver, der i god tro har modtaget sit eksemplar først, ret til godset. Har indehaveren af et andet eksemplar i god tro modtaget godset på bestemmelsesstedet, er han dog ikke pligtig til at levere det fra sig.

Stk. 2. Den, som i god tro har erhvervet et ordre- eller ihændehaverkonnossement, har ikke pligt til at udlevere det til den, det er bortkommet fra.

Standsningsret

§ 307. En sælgers ret til i tilfælde af køberens misligholdelse at hindre udlevering af godset til køberen eller hans bo eller til at kræve det tilbageleveret gælder, uanset om konnossementet er overgivet til køberen.

Stk. 2. Standsningsretten kan imidlertid ikke udøves mod en tredie-mand, der i god tro har erhvervet et ordre- eller ihændehaverkonnossement.

Søfragtsedler (Sea Waybill)

§ 308. Ved en søfragtseddel (Sea Waybill) forstås et dokument,

1) som er bevis for en aftale om søtransport, og for at transportøren har modtaget godset, og
2) indeholder et tilsagn fra transportøren om at udlevere godset til den i dokumentet angivne modtager.

Stk. 2. Afsenderen kan, selv efter at søfragtsedlen er udfærdiget, bestemme, at godset skal udleveres til en anden end den modtager, som angives i dokumentet, hvis han ikke i forhold til transportøren har afstået fra denne ret, eller modtageren ikke allerede har gjort sin ret gældende.

Stk. 3. Konnossement kan kræves udstedt i medfør af § 294, medmindre afsenderen har afstået fra sin ret til at ændre modtager.

Søfragtsedlens indhold og bevisfunktion

§ 309. En søfragtseddel skal indeholde oplysninger om det gods, som er modtaget til transport, afsenderen, modtageren af godset og transportøren, om transportvilkårene samt fragt og omkostninger, som skal betales af modtageren. Bestemmelserne i § 296, stk. 3, og § 298 gælder tilsvarende.

Stk. 2. Medmindre andet godtgøres, er dokumentet bevis for transportaftalen, og for at godset er modtaget, som angivet i dokumentet.

DOMSTOLE OG VOLDGIFT

Kompetente domstole og værnetingsklausuler

§ 310. Tvister om transport af stykgods ifølge dette kapitel kan efter sagsøgers valg anlægges ved domstol på det sted, hvor

1) sagsøgte har sit hovedkontor eller, hvis hovedkontoret ikke er kendt, der hvor han har sit almindelige opholdssted,
2) transportaftalen blev indgået, forudsat at sagsøgte der har sin virksomhed, filial eller stedfortræder (agentur), gennem hvis formidling aftalen er indgået, eller
3) det faktiske eller aftalte leverings- eller udleveringssted ligger.

En aftale, som er indgået inden tvist er opstået, er ugyldig i det omfang, den begrænser sagsøgers ret til at rejse sag ved domstol på et af ovennævnte steder.

Stk. 2. Stk. 1 er ikke til hinder for

1) at en part kan rejse sag ved domstol på det sted, der er angivet i transportaftalen, eller
2) at parterne, efter en tvist er opstået, aftaler, hvordan den skal behandles.

Stk. 3. Hvis et konnossement er udfærdiget ifølge et certeparti, som indeholder bestemmelser om kompetent domstol eller værneting, uden

at konnossementet udtrykkeligt angiver, at disse bestemmelser er bindende for indehaveren af konnossementet, kan transportøren ikke påberåbe sig bestemmelserne mod en indehaver af konnossementet, som har erhvervet det i god tro.

Stk. 4. Stk. 1 gælder ikke, hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, eller hvis andet følger af konventionen af 27. september 1968 om retternes kompetence og om fuldbyrdelse af retsafgørelser i borgerlige sager, herunder handelssager, med senere ændringer (EF-domskonventionen).

Voldgiftsklausuler

§ 311. Uanset bestemmelsen i § 310, stk. 1, kan parterne skriftligt aftale, at tvister skal afgøres ved voldgift, hvis sagen efter sagsøgerens valg kan rejses i en af de stater, hvor stedet, som nævnt i § 310, stk. 1, ligger.

Stk. 2. Voldgiftsretten skal anvende bestemmelserne i dette kapitel. Bestemmelserne i stk. 1 gælder som en del af voldgiftsaftalen.

Stk. 3. Bestemmelserne i § 310, stk. 2 og 3, gælder tilsvarende.

Stk. 4. Hvis hverken det aftalte leveringssted eller det aftalte eller faktiske udleveringssted ligger i Danmark, Finland, Norge eller Sverige, kan parterne ligeledes aftale, at tvister skal afgøres ved voldgift på andet sted med anvendelse af andre bestemmelser, end hvad der fremgår af stk. 1 og 2.

III

Bemærkninger til lovudkastets
13. Kapitel

Stykgodstransport

Almindelige bemærkninger

De centrale bestemmelser i det foreslåede nye 13. kapitel om stykgodstransport handler om transportørens såkaldte transportansvar, og reglerne findes i de foreslåede §§ 274-289. Reglerne om transportansvaret er de regler der regulerer, hvorvidt og i hvilket omfang transportøren (i den gældende sølov benævnt »bortfragteren«) er ansvarlig for det økonomiske tab, som lasteejeren lider ved tab af eller skade på gods eller ved forsinkelse opstået, mens godset var i bortfragterens varetægt. Udgangspunktet findes i den gældende sølovs § 101. De nærmere ansvarsregler findes i sølovens §§118ff.

1. Lidt om den historiske udvikling

Oprindelig var konnossementet et oversigtsdokument, der fastslog transportbetingelserne uden et regulere ansvarsforholdene i detaljer. I slutningen af 1800-tallet var konnossementet blevet ordrigt og vanskeligt at forstå. Det skyldtes, at rederne i stigende grad fraskrev sig ansvar i forbindelse med transport af stykgods. I liberalismens glansperiode stod kontraktfrihedens princip højt i kurs, og det var derfor naturligt at kontrahere sig ud af de almindelige ansvarsregler. Ansvarsfritagelse- og ansvarsbegrænsningsklausulerne blev mere og mere omfattende i konnossementerne. Konnossementerne var udarbejdet af bortfragtersiden (redersiden), som ofte kunne påtvinge vareejerne sine vilkår (»take it or leave it«). Klausulerne blev en trussel mod vareejerens retsstilling. Ganske vist underkendte domstolene de mest ekstreme, og fortolkede i øvrigt uklare aftalevilkår til skade for bortfragteren. Men dette blev ofte mødt med nye klausuler, som skulle »lukke hullerne«.

Modtræk kom forståeligt nok fra USA, hvor vareejer-interesserne var dominerende. De amerikanske domstole havde erklæret »negligence«-klausulerne, dvs. de klausuler, der fritog bortfragteren for ansvar for skade, for ugyldige. De engelske linierederier, som dominerede i USA-farten, forsøgte at komme udenom dette ved at medtage klausuler i konnossementerne om, at engelsk ret skulle finde anvendelse. Tanken bag den amerikanske Harter Act, som kom i 1893, var at gøre amerikansk ret gældende i Atlanterhavstrafikken; men under lovforberedelsen blev re-

sultatet et kompromis: Ansvarsgrundlaget blev uagtsomhed, men alligevel således at bortfragteren skulle være ansvarsfri, hvor hans folk havde været uagtsomme med hensyn til navigeringen eller behandlingen af skibet.

Også i Europa fremsatte vareejersiden krav om beskyttelse mod ansvarsfrihedsklausulerne i konnossementerne. I 1921 blev der valgt en konnossementskomité, som udarbejdede et privat lovforslag, som samme år blev præsenteret på en konference i Haag. Forslaget — som i væsentlige henseender byggede på Harter Act — fik tilslutning og blev efterlevet af enkelte redere. Men regelsættet fik begrænset praktisk værdi, da det ikke havde lovkarakter.

Dette førte til, at reglerne efter initiativ fra Comité Maritime International (CMI) blev forelagt en diplomatisk søretskonference i Bruxelles i 1924, hvor den såkaldte konnossementskonvention blev undertegnet. Konventionen bygger hovedsagelig på reglerne fra Haag-konferencen i 1921 og blev således betegnet »Haag-reglerne«. Herefter blev Haag-reg-1erne ratificeret af de fleste søfartsnationer af betydning, og resultatet var ensartethed i reguleringen af de vigtigste retslige konflikter vedrørende transportansvaret, samt med hensyn til hvad konnossementet skal indeholde og ansvaret forbundet med oplysningerne om varen.

Haag-reglerne blev dog kritiseret for at indeholde brister af saglig, retssystematisk og retsteknisk art. Revisionsspørgsmålet blev taget op på CMI's konference i Stockholm i 1963, hvor der blev vedtaget et udkast til ændringer i konventionen af 1924. Udkastet, benævnt Visby-reglerne, blev færdigbehandlet på diplomatiske konferencer i 1967-68, og resultatet blev en protokol om ændringer i 1924-konventionen. Konventionen i ændret form går under navnet »Haag-Visby-reglerne«. Den reviderede konvention blev indkorporeret i sølovens kapitel 5; ændringerne i søloven trådte i kraft den 1. juli 1974.

Mange lande, især udviklingslandene, og afskiberkredse verden over fandt heller ikke Haag-Visby-reglerne fuldt acceptable regler for stykgodsbefordring. I det internationale søretssamarbejde er både Haag-reglerne og Haag-Visby-reglerne af udviklingslandene blevet set som et middel, hvormed de traditionelle søfartslande udøvede kontrol med den søbundne verdenshandel. Der har derfor, fortrinsvis fra udviklingslandenes side, været rejst kritik af reglerne, og et omfattende revisionsarbejde er udført i FN-regi (UNCTAD og UNCITRAL). På en diplomatisk konference i Hamburg i foråret 1978 blev en konvention, der er baseret på et UNCITRAL-udkast, vedtaget.

Hovedpunkterne i Hamburg-reglerne er følgende:

(1) *Ladningsskadeansvaret* bygger fortsat på uagtsomhed (art. 5, stk. 1). Bortfragteren er ansvarlig, hvis han eller hans folk på uagtsom måde har forvoldt skaden. Som i dag er bevisbyrden omvendt, dvs. at det er bortfragteren, som må føre bevis for, at hverken han eller hans folk har op-

trådt kritisabelt. Hvilken kreds af personer, som bortfragteren svarer for, er ikke nærmere præciseret.

Ansvarsfritagelse ved nautisk fejl (navigeringen af skibet) eller fejl i behandlingen af skibet er faldet bort. Skader på lasten som følge af uagtsom navigation (kollision, grundstødning m.v.) står således i samme stilling som skader, der skyldes f.eks. uagtsom stuvning. Brand står derimod fortsat i en særstilling, men i modificeret form (art. 5, stk. 4): Bortfragteren er nu ansvarlig for skader ved uagtsom forvoldt brand, men det er vareejeren, som må føre bevis for uagtsomhed, hvilket dog lettes noget ved, at vareejeren kan forlange besigtigelse afholdt. Bortfragteren kan på tilsvarende måde blive holdt ansvarlig for de skader, som voldes ved, at der fra bortfragterens side ikke tages rimelige forholdsregler for at slukke eller at begrænse en opstået brand.

Det må endvidere nævnes, at dækslastproblemet er særligt reguleret i art. 6. Transport på dæk er tilladt, hvor dette er i overensstemmelse med praksis i pågældende fart (hvilket særlig vil være aktuelt for containere) eller følger af aftale med vareejeren. I det sidste tilfælde må transport på dæk fremgå af konnossementet; i hvert fald er dette påkrævet i forhold til den modtager, der har erhvervet konnossementet i god tro, dvs. uden kendskab til, at der er aftalt ret til transport på dæk. Sker transport på dæk i strid med disse regler, vil bortfragteren uden hensyn til skyld være ansvarlig for de skader, som følger af transport på dæk. Kollobegrænsningsretten er i øvrigt i princippet i behold.

Med disse regler er der ikke behov for særlige bestemmelser om oprindelig usødygtighed. Det almindelige princip i artikel 5, stk. 1, er tilstrækkeligt.

Ansvarsperioden er udvidet til at omfatte tiden, fra bortfragteren modtager godset i lastehavnen, til han udleverer godset til vareejeren i lossehavn (art. 4). Med andre ord, »tackle-to-tackle«-princippet forsvinder, og bortfragteren kan ikke fraskrive sig ansvaret for, hvad der sker i pakhuset eller i forbindelse med flytningen til og fra skibet («preshipment damages« og »postshipment damages«).

Hvor der indtræder ansvar, kan bortfragteren i almindelighed ligesom idag begrænse sit ansvar (art. 6) — enten til 835 »units of account« pr. kollo eller 2.5 »units« pr. kg af det tabte eller skadede gods, og således at det højeste beløb altid kan kræves. Begrænsningbeløbene er i forhold til Haag/Visby-reglerne hævet med 25 %. »Unit of account« er defineret i art. 26; én unit svarer til 1 SDR, hvilket svarer omtrent til 8 kr. Art. 6 giver nærmere regler om, hvad der kan anses som et kollo. Som i dag kan begrænsningsretten mistes (art. 8).

(2) *Ansvaret for kontraherende og udførende transportører* nærmere reguleret i art. 10, efter tilsvarende principper, som i dag findes i sølovens § 123. Dette må ses i sammenhæng med artikel 11 om gennemgangstransport: Den kontraherende transportør kan fraskrive sig ansvaret for, hvad der sker, mens en anden transportør har besiddelsen af godset - forudsat

at fragtaftalen »provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier« (sml. sølovens § 168, stk. 3).

(3) *Forsinkelsesansvaret* er principielt reguleret på samme måde som ladningskadeansvaret, jf. art. 5, stk. 1. I art. 5, stk. 2, er der trukket retningslinier op for hvad, der skal anses som forsinkelse. Hvor intet specielt er aftalt, forudsættes det, at transporten skal udføres »within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case«. Overskrider forsinkelsen 60 dage, kan vareejeren forlange, at opgørelse skal ske, som hvis al godset var tabt. Er dette ikke aktuelt, vil ansvaret for forsinkelse være begrænset til et beløb, der svarer til fragtbeløbet for det forsinkede vareparti multipliceret med 2,5 (art. 6, stk. 1 b).

(4) *Konnossementsregleme* er detaljeret udformet med hensyn til indhold og virkninger af de givne oplysninger. Reglerne afviger ikke så meget fra dem, der findes i sølovens §§ 95, 151 og 152 samt 161 (se art. 14-16). Endvidere findes der regler om aflasterens ansvar for de givne oplysninger og om virkningen af »back letters« (art. 17).

(5) *Jurisdiktions- og voldgiftsklausuler*. Et vigtigt træk ved konventionen er, at den giver tvingende regler om jurisdiktion og voldgift. Det væsentlige er, at vareejeren altid skal have muligheden for at anlægge sag på et sted, der har rimelig tilknytning til transporten. Er der indtrådt skade på en rejse i Det fjerne østen, skal vareejeren, som måske holder til i Indonesien, ikke tvinges til at måtte gå til søgsmål i Oslo, hvor linierederiet har sit hovedkontor. Art. 21 giver ham ret til at sagsøge blandt andet der, hvor transportaftalen blev indgået eller i laste- eller lossehavn.

2. Revisionen

Under forhandlingerne såvel i det danske sølovsudvalg som under de nordiske drøftelser har man indgående overvejet spørgsmålet om, hvorvidt man i forbindelse med den forestående revision skulle basere sig på de nye Hamburg-regler fra 1978, eller om man fortsat endnu i en vis periode skulle bibeholde Haag-Visby-reglerne som grundlaget for transportansvaret i stykgodsbestemmelserne.

Det har for alle de nordiske udvalg været anset for vigtigt fortsat at bevare den snart 100-årige nordiske retsenhed på sølovens område. Da der ikke i nogen af de nordiske udvalg kunne opnås enighed om at basere sig på de nye Hamburg-regler, har man derfor ønsket indtil videre at opretholde Haag-Visby-reglerne som grundlag for transportansvaret.

Baggrunden for denne beslutning er blandt andet, at kun et fåtal af stater og heriblandt ingen af Danmarks typiske handelspartnere indenfor OECD hidtil har ratificeret Hamburg-reglerne. Blandt de nordiske lande har der dog også været enighed om at forberede sig på Hamburg-

reglernes gennemførelse, når de internationalt træder i kraft i større omfang. Man har derfor, i det omfang tilslutningen til Haag-Visby-reglerne tillader det, udformet reglerne, således at de svarer til Hamburg-reglerne. Endvidere har man i det foreliggende udkast medtaget en række bestemmelser, de såkaldte »Hamburg-alternativer«, som illustration af hvorledes de pågældende bestemmelser kan udformes ved en senere gennemførelse af Hamburg-reglerne.

Et af de forslag, der har været fremført fra de danske afskiberes side, med støtte fra de øvrige nordiske afskibere, har været, at Folketinget skulle vedtage de af Hamburg-konventionens bestemmelser, der strider mod Haag/visby-reglerne, som alternativ lovtekst med en bemyndigelsesbestemmelse for industriministeren til at sætte disse i kraft, når Danmarks væsentligste handelspartnere til sin tid ønsker at ratificere Hamburg-konventionen. Dette forslag har dog ikke fået den fornødne støtte i det danske sølovsudvalg eller fra de øvrige nordiske landes side.

Det har i sølovsudvalget været et generelt synspunkt, at sølovens befragtningsregler blev opbygget på et tidspunkt, hvor parternes interesse såvel ved hel- og delbefragtning som ved stykgodstransport var knyttet til sørejsens gennemførelse. Med liniefartens udvikling og især med den stadig mere udbredte anvendelse af kombinerede transporter, er der sket afgørende ændringer heri. Medens parternes interesser inden for hel- og delbefragtning fortsat er knyttet til sørejsens gennemførelse, har udviklingen inden for liniefarten medført, at interessen ved stykgodstransport er knyttet til godsets rejse som helhed og ikke blot til søleddet.

Strukturmæssigt synes disse forhold at nødvendiggøre en opsplitning mellem reglerne om hel- og delbefragtning og om stykgods, der i dag er behandlet samlet i søloven. En sådan opsplitning vil også tjene det formål at skabe større klarhed over, hvilke regler, der gælder for de to transportformer.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

INDLEDENDE BESTEMMELSER

Til §251. Definitioner

Fragtaftalens parter m. v. I konsekvens af ovenstående anvendes i nærværende kapitel om stykgodstransport ikke sølovens udtryk »bortfragter«, »underbortfragter« og »befragter«. Disse begreber er her reserveret for tilfælde, hvor der er tale om en skibscentreret befragtningsaftale (d.v.s. hel- eller delbefragtning, jf. kapitel 14). For stykgodstransports vedkommende vil derimod blive anvendt udtrykkene »transportør«, »undertransportør« og »aflaster«.

Udtrykket *»transportør«a*nvendes om den, som påtager sig at gennemføre en transport.

» Undertransportør« er defineret som den, der i henhold til aftale med transportøren udfører transporten eller en del af denne.

Med den foreslåede definition af »undertransportør« angives, at en anden udfører transporten efter aftale med »transportøren«. Hermed er det ikke hensigten at indskrænke anvendelsesområdet til alene at vedrøre direkte aftaler med den kontraherende transportør om at udføre transporten i hans sted. Også den, som har fået en sådan opgave af f.eks. en «undertransportør«, omfattes af definitionen.

Den »transportør« eller »undertransportør«, der faktisk gennemfører hele eller dele af transporten, kaldes også »udførende transportør«. I forbindelse med sølovsændringerne i 1973 indførtes en bestemmelse (§ 123), som regulerer ansvaret, når en anden transportør, end den, som har indgået transportaftalen (den kontraherende transportør), er udførende transportør. I nærværende kapitels §§ 285-287 er medtaget særlige regler om ansvar i forbindelse med transport, hvor både en kontraherende og udførende transportør medvirker. Disse regler svarer i det væsentlige til den gældende regel i sølovens § 123.

Den anden part i transportaftalen kaldes *»afsenderen«.* Den, der faktisk afleverer godset til transport med henblik på, at transportøren skal tage sig af det, kaldes *»aflasteren«.* Aflasteren står uden for selve transportaftalen. Behov for et særskilt udtryk til at betegne den, som faktisk afleverer godset, begrundes i, at det ikke altid er transportørens kontraktspart, der står for dette. Det kan f.eks. være køberen af en vare, som skal sørge for lastrum, som derfor anvender egne folk, eller benytter sig af en udenforstående speditør.

Haag-Visby-reglerne definerer ikke »afsender«/»befragter« (»shipper«), medens Hamburg-reglerne indeholder en definition af »shipper«. Denne definition er imidlertid på grund af det besvær, man under konventionsarbejdet havde med at nå til enighed på dette punkt, gjort så bred, at den både omfatter »afsender« og »aflaster«. Det fremgår af det ovennævnte, at det er vigtigt at have en klar definition af henholdsvis »afsender« forstået som »transportørens« kontraktspart og af »aflaster«, forstået som den, der leverer godset. Hamburg-reglernes definition af »shipper« kan derfor ikke direkte anvendes.

Transportaftalen. Der er hverken i lovforslaget eller i gældende sølov medtaget en definition af begrebet »transportaftale«. Derimod indeholder såvel Haag-Visby-reglerne, art. 1b, som Hamburg-reglernes art. 1, stk. 6, en definition. Af begge disse definitioner fremgår, at en transportaftale alene vedrører befordring af gods til søs. Det skal dog bemærkes, at visse bestemmelser, f.eks. § 274 om ansvarsperioden, også gælder for terminalperioden. Omfatter en transportaftale udover søtransport også transport med andet transportmiddel, er således alene søtransportleddet

omfattet af konventionens bestemmelser. Søloven forhindrer imidlertid ikke parterne i at udstrække reglerne for søtransport til også at omfatte anden transportform.

Da Haag/Visby-reglerne ikke forhindrer de deltagende stater i at anvende reglerne i konventionen på andre transportdokumenter end konnossementer, er det besluttet at give bestemmelserne i nærværende kapitel mere generel dækning. Bestemmelserne har således et anvendelsesområde, der svarer til Hamburg-reglernes: Med transportaftale tænkes der i lovforslaget således på aftaler, som kan dokumenteres med konnossement og aftaler i henhold til fragtsedler og andre transportdokumenter såvel som mundtlige aftaler. Herfra gælder den undtagelse i overensstemmelse med Hamburg-reglerne, at certepartier ikke er omfattet af anvendelsesområdet for bestemmelserne om stykgodstransport, jf. udkastets § 253. Dette indebærer, at nærværende kapitel ikke dækker stykgodstransport i henhold til certeparti. For såvidt angår hel- eller delbefragtning, henvises til befragtningskapitlet.

Transportdokumentet bliver defineret som konnossement eller et andet dokument, som udstedes som bevis for transportaftalen. Som det fremgår af udkastets § 252, er anvendelsen af bestemmelserne om stykgodstransport ikke afhængig af, om et konnossement er udstedt. Reglerne er, som ovenfor nævnt, anvendelige selv på aftaler, som træffes ved ikke negotiable dokumenter og til og med, selv om et dokument overhovedet ikke anvendes. Dog undtages aftaler, som udtrykkes gennem certepartier, fra anvendelsesområdet, medmindre et konnossement er udstedt i medfør af certeparti, og konnossementet bestemmer retsforholdet mellem transportøren og konnossementindehaveren. En definition af konnossement findes i udkastets § 292, medens søfragtseddel (Sea Waybill) defineres i udkastets § 308.

Endeligt angives i paragraffen, at man ved *konventionen* tænker på 1924-konnossementskonventionen med tillægsprotokollerne fra 1968 og 1979 (Haag-Visby-reglerne), samt at man med en *konventionsstat* forstår en stat, som er bundet af denne konvention.

Til § 252. Anvendelsesområdet

I udkastets §§ 252, 253 og 254 angives anvendelsesområdet for bestemmelserne i dette kapitel. I § 252, stk. 1 og 2 reguleres det geografiske anvendelsesområde og lovvalget, medens § 253 undtager certepartier fra anvendelsesområdet. § 253, stk. 2, omhandler transport i medfør af en kvantumskontrakt, mens § 254 angiver i hvilket omfang bestemmelserne kan fraviges ved aftale.

Tidligere udstedtes konnossement som regel ved al international befordring af stykgods. Ved Haag-reglerne begrænsedes anvendelsesområdet derfor til de tilfælde, hvor konnossement var udstedt. Efterhånden er

brugen af negotiable konnossementer imidlertid mindsket. I stedet er man gået over til at anvende ikke-negotiable transportdokumenter, f.eks. Sea Waybill. Grunden hertil er først og fremmest, at godset med nutidens hurtige skibe ofte ankommer til destinationsstedet før konnossementet. Det er på det seneste endog blevet almindeligt, at man i stedet for traditionelle papirdokumenter anvender elektronisk overførte dokumenter på grundlag af datateknik.

Det er ikke alene de alt i alt kortere transporttider, som har medført den mindre anvendelse af konnossementer. Behovet for konnossementer som betalings-, og kreditmiddel er også mindsket, i og med at finansieringsspørgsmålene ofte kan ordnes på anden måde. Desuden forekommer det i øget udstrækning, at afsenderen og modtageren er det samme selskab eller selskab inden for samme koncern (inhouse trading), hvilket indebærer, at der ikke er noget behov for et dokument som forudsætning for retten til godset.

På denne baggrund er anvendelsesområdet som tidligere nævnt ikke begrænset til de tilfælde, hvor konnossement er udstedt. Bestemmelserne er i stedet gjort anvendelige på alle typer aftaler om godstransport til søs, med undtagelse af certepartier.

Ved de seneste sølovsændringer i 1973 diskuteredes, om domstolene i de nordiske lande altid skulle anvende konventionens regler, således som de blev gengivet i det pågældende lands sølov (lex fori) eller om de, på grundlag af visse i loven præciserede internationale privatretlige regler, afhængig af sagens tilknytningsmomenter skulle anvende regler, således som de gengives i en anden konventionsstats lovgivning. De nordiske lande valgte den sidstnævnte løsning. I medfør af § 169 i den gældende sølov gælder derfor loven i den stat, hvor afgangsstedet er ved nordisk og internordisk fart. I anden fart, hvor konnossement er udstedt i konventionsstat, eller hvor lastehavnen ligger i en sådan stat, skal loven i den pågældende stat anvendes. Ved befordring fra en ikke-konventionsstat til Norden, skal loven i den stat, hvor bestemmelsesstedet er, findes anvendelse. Af § 169, stk. 5, følger endvidere, at henvisning til anden stats konventionslovgivning gennem en såkaldt paramountklausul skal respekteres.

Som begrundelse for en lex fori-løsning kan anføres, at reservationer overfor konventionen ikke er tilladt, og at reglerne i de forskellige konventionslande derfor må antages i al væsentlighed at være overensstemmende. Hvis domstole og parter pålægges pligt til at undersøge, hvilke tilsvarende regler genfindes i anden konventionsstats lov, og hvilken fortolkning man i retspraksis har givet disse regler, medfører dette besvær og øgede omkostninger. I praksis tvinges domstolene derfor også i en række tilfælde, hvor konnossement ikke indeholder en paramountklausul, til at anvende fremmed lovgivning, når loven i den konventionsstat, hvor konnossement er udstedt, skal anvendes. Der findes endvidere en åbenbar risiko for, at domstolene anvender den fremmede ret fejlagtig på

baggrund af, at den ikke har tilstrækkelig information om denne rets indhold, og hvorledes den skal fortolkes.

Til trods for at visse grunde, nemlig forhindring af forumshopping, taler imod lex fori-løsningen, har de nordiske sølovsudvalg under hensyn til, hvad der ovenfor er anført samt til, at denne løsning er valgt i blandt andet luftfartsloven og loven om international vejtransport, enedes om, at domstolslandets lov skal anvendes. Der er dog enighed om, at lex fori-reglen normalt ikke skal kræves anvendt, når hverken den aftalte lastehavn eller den aftalte eller faktiske lossehavn ligger i et nordisk land, jfr. § 252, stk. 3.

I medfør af § 252, stk. 1, gælder bestemmelsen i dette kapitel således på alle aftaler om søtransport i indenrigsfart i Danmark og i fart mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige. Ved indenrigsfart i Finland, Norge og Sverige gælder loven i det land, hvor transporten finder sted. I modsætning til den nuværende regel i § 169, stk. 1, i søloven, hvor det anføres, at loven i den stat, hvor konnossement er udstedt, skal anvendes, foreligger således den forskel, at dansk ret kommer til anvendelse ved danske domstole, selv når transporten finder sted til eller fra et andet nordisk land eller mellem andre nordiske lande. Nogen egentlig praktisk forskel indebærer dette næppe, eftersom den konkrete lovgivning på det nærmeste er identisk i de nordiske lande.

Stk. 2 er opdelt i 5 punkter. I samtlige tilfælde skal lex fori anvendes. I udkastets § 252, stk. 3, fastsættes dog en vigtig modifikation i lex fori-reglen.

Pkt. a angår i de tilfælde, hvor den aftalte lastehavn ligger i en konventionsstat, altså al fart fra en konventionsstat, uanset om bestemmelsesstedet ligger i en konventionsstat eller ej.

Pkt. b og c angår fart til Norden fra såvel andre konventionsstater som ikke-konventionsstater. Bestemmelserne i dette kapitel skal således anvendes, hvor enten den aftalte eller faktiske lossehavn ligger i Danmark, Sverige, Finland eller Norge.

Pkt. d gælder al fart, hvor transportdokumentet er udfærdiget i en konventionsstat, medens *pkt. e* angår de tilfælde, hvor transportdokumentet indeholder en paramountklausul, som henviser til konventionen eller en på denne grundet lovgivning. I sidstnævnte tilfælde bliver henvisningen til et andet lands konventionslovgivning sat ud af kraft, mens beslutning om at bruge konventionsgrundlaget bevarer sin gyldighed.

Stk. 3. Ved transport, der ikke berører de nordiske lande, er hensynet til at respektere parternes valg af fremmed lovgivning, baseret på konventionens regler, klart mere fremtrædende. I stk. 3 er medtaget en bestemmelse, der giver parterne adgang til sådant lovvalg. I medfør af denne bestemmelse kan afsenderen og transportøren indenfor visse grænser aftale, at en anden lovgivning skal finde anvendelse på transporten. En sådan aftale kan dog alene træffes, såfremt hverken laste- eller lossehavnen er beliggende i Danmark, Finland, Norge eller Sverige — altså ved

såkaldt cross-trade. Under denne betingelse står det parterne frit for at aftale, at transporten skal omfattes af loven i en anden bestemt konventionsstat, der er bundet af Haag-Visby-reglerne. Bestemmelsen indebærer ikke noget krav om, at henvisningen skal omfatte loven i en af de konventionsstater, der er nævnt i stk. 2.

Til § 253. Certepartifart m.v.

I denne bestemmelse reguleres kapitlets anvendelse på certepartifart. Bestemmelsen reflekterer Haag-Visby-reglernes art. 1b og 5. Tilsvarende regler findes i Hamburg-reglernes art. 2, stk. 3 og 4.

Som tidligere nævnt gælder bestemmelserne i dette kapitel, ligesom de nuværende bestemmelser, som hovedregel ikke certepartier. Dette fremgår af *stk. 1.* Er konnossement udstedt i medfør af et certeparti, bliver bestemmelserne dog anvendelige på konnossementet under forudsætning af, at dette bestemmer retsforholdet mellem transportøren og konnossementsindehaveren. Dette er i overensstemmelse med, hvad der gælder i medfør af § 169, stk. 1, in fine, i den gældende sølov. Indholdet heraf er, at konnossement må være udstedt til en anden end befragteren eller være omsat. Baggrunden for, at de præceptive regler først får betydning, når konnossement er omsat, er, at den godtroende erhverver skal beskyttes.

Det må fremhæves, at reglerne i stykgodskapitlet finder anvendelse, selv hvis der ikke er udstedt konnossement, i alle de tilfælde, hvor der ikke er tale om hel- eller delbefragtning under certeparti.

§ 253, stk. 2 indeholder en speciel bestemmelse om kvantumskontrakter. Herved forstås en aftale om transport af gods fordelt på flere rejser. En tilsvarende bestemmelse findes i art. 2, stk. 4, i Hamburg-reglerne, de øvrige bestemmelser om kvantumskontrakter findes i udkastets §§ 353-362. Foreligger der en kvantumskontrakt, skal bestemmelserne i dette kapitel anvendes på hver rejse. Hvis transporten sker i henhold til et certeparti, gælder dog stk. 1.

Kvantumskontrakt er en form for rammeaftale, som større selskaber ofte indgår med et rederi med henblik på fremtidige transporter. Transportøren kan f.eks. binde sig til at løfte »en årsproduktion papirsruller« for et avispapirselskab (jfr. årskontrakten i »Lulu-sagen«, ND 1960 side 349). Når det i lovteksten siges, at bestemmelserne gøres anvendelige på hver rejse, som indeholdes i en sådan aftale, følger det modsætningsvist, at selve rammeaftalen ikke omfattes af disse regler. Dette er også naturligt, eftersom rejserne, som skal henføres under rammeaftalen, endnu ikke er konkretiserede på samme måde som en rejse i medfør af et bestemt certeparti.

Til § 254. Ufravigelighed

I denne bestemmelse angives, hvilke af kapitlets bestemmelser, der er præceptive og hvilke der er deklaratoriske. En tilsvarende bestemmelse findes i § 168 i søloven, i art. 3, stk. 8, i Haag/Visby-reglerne, og i art. 23 i Hamburg-reglerne.

I *stk. 1* slås det fast, at bestemmelserne i dette kapitel om transport af stykgods med de undtagelser, som fremgår af stk. 2 og 4, er ufravigelige, hvor dansk ret skal anvendes i henhold til udkastets § 252 og 253. Alle klausuler i et transportdokument, der strider mod ufravigelige lovbestemmelser, ikke bare sådanne, som strider mod ansvarsbestemmelserne, er således ugyldige. Dette indebærer, at transportøren ikke kan fraskrive sig det ansvar, som gælder i henhold til dette kapitel.

Et forbehold, hvorved transportøren opnår ret til erstatning fra afsenderen, en såkaldt benefit-of-insurance klausul eller en lignende bestemmelse, ligestilles med ansvarsfraskrivelsesklausuler. I sidste punktum af dette stykke er det derfor angivet, at sådanne klausuler er ugyldige. Dette svarer til, hvad der nu gælder i medfør af § 168, stk. 1, andet punktum.

For at fj erne enhver uklarhed om, hvad der i øvrigt gælder, når aftalen indeholder en ugyldig klausul, er det udtrykkeligt angivet, at de øvrige bestemmelser i aftalen forbliver gyldige.

Stk. 2 indeholder en opregning af de bestemmelser, som undtages fra den tvingende regulering. Disse bestemmelser genfindes hverken i Haag-Visby eller Hamburg-reglerne, men modsvares af deklaratoriske regler i søloven. I dette stykke fastslås det endvidere, at det står transportøren frit at påtage sig et videre ansvar end det, der følger af dette kapitel. Dette svarer til artikel 5 i Haag-Visby-reglerne og artikel 23, stk. 2, i Hamburg-reglerne.

Når en transportaftale er omfattet af konventionen eller modsvarende national lovgivning påhviler det i medfør af *stk. 3* transportøren at oplyse om dette i det anvendte transportdokument. Det skal også fremgå af transportdokumentet, at bestemmelser, som afviger fra ufravigelige bestemmelser, er ugyldige.

Stk. 4. Det er fundet hensigtsmæssigt at opretholde en bestemmelse svarende til gældende sølovs § 168, stk. 4, hvorefter transportøren har ret til at indskrænke sit ansvar ved helt specielle forsendelser. Bestemmelsen er dog udvidet i forhold til gældende sølov, der betinger bestemmelsens anvendelse af, at der ikke er udstedt konnossement.

LEVERING AF GODS

Til § 255. Aflasterens levering af gods

Paragraffen svarer til § 89, stk. 1, og § 90, stk. 2, i den gældende sølov. Såvel Haag-Visby-reglerne som Hamburg-reglerne savner bestemmelser med dette indhold.

I *første punktum* er det anført, at godset skal leveres på det sted og inden for det tidsrum, som transportøren har angivet. Bestemmelsen svarer til § 89, stk. 1, i den gældende sølov, der dog bestemmer, at godset skal leveres *ved skibets side.* I ældre tid, da aflasteren og modtageren selv modtog deres gods ved skibet side, svarede en sådan regel til den praktiske virkelighed. Senere er det især i forbindelse med større, moderne liniefart, blevet åbenbart, at en bestemmelse om at godset skal leveres ved skibets side, ikke svarer til virkeligheden. Lastningen foretages således idag ofte af selvstændige virksomheder, f.eks. speditører eller private pakhusselskaber. Godset leveres sædvanligvis til en terminalvirksomhed, som opbevarer godset til det kan komme ombord.

I praksis tilsidesættes den deklaratoriske bestemmelse i § 89, stk. 1, i den gældende sølov ofte ved aftale. Ved stykgodstransporter i liniefart er det normalt, at transportøren overtager det arbejde, som har forbindelse med lastningen, selv den del af lasthåndteringen, som sker på kaj og i terminal. Som nævnt udføres dette arbejde ofte af en selvstændig terminalvirksomhed. Selvom dette er reglen ved linietrafik, som anløber de større havne, forekommer der dog fortsat stykgodstransporter, specielt i den mindre fart, hvor godset ikke afleveres ved en terminal. Vanskeligheden ved at finde et udtryk, som angiver det sted, hvor godset leveres og som samtidig dækker de skiftende forhold, som råder ved transport af stykgods, består derfor fortsat. Udvalget har på denne baggrund valgt den foreslåede løsning, som bestemmer, at godset skal leveres på det sted, som transportøren har angivet, medmindre andet er aftalt.

I første punktum foreskrives det tillige, at godset skal afleveres inden for det tidsrum, som transportøren har angivet. Bestemmelsen har, for så vidt angår denne del, ikke nogen direkte parallel i den gældende sølov. I den gældende sølovs § 90, stk. 1, siges det dog, at befragteren skal levere godset med tilbørlig hurtighed. Baggrunden for denne bestemmelse er, at befragteren ikke skal have ret til at levere al gods på et tidspunkt, hvor tiden for indlastning begynder at nærme sig sin afslutning. I liniefart, hvor godset regelmæssigt leveres ved terminal, har en forskrift af dette indhold mindre betydning. Det forekommer dog, at klausulen fac (fast as can), som indebærer, at lasten føres frem så hurtigt, som skibet kan lastes, tages ind i et liniekonnossement. Eftersom transportøren selv i disse tilfælde har behov for, at lasten findes tilgængelig en vis tid før lastens på-

begyndelse, har man imidlertid i udkastet medtaget en bestemmelse, som angiver, at aflasteren er forpligtet til at levere godset på det tidspunkt, som transportøren bestemmer.

Andet punktum, som svarer til § 90, stk. 2, i den gældende sølov, regulerer aflasterens pligt til at påse, at godset leveres på en sådan måde og i en sådan tilstand, at transportøren bekvemt og sikkert kan tage godset om bord og stuve, transportere og losse det. Som fremhævet i motiverne til den gældende bestemmelse er transportøren i denne henseende dog ikke alene om at bestemme hvorledes, eftersom også afsenderen kan have særskilte ønsker angående godsets stuvning.

Med *måden at levere* på tænkes dels på den rækkefølge, i hvilken godset leveres, dels på måden godset er tilpasset lasthåndteringen. Når godset leveres ved terminal, vil den rækkefølge, i hvilken det leveres, normalt være uden betydning. Ved visse typer af stykgodstransporter, kan transportøren dog have sine grunde til at ville have godset leveret på en særlig måde.

Med *godsets tilstand* tænkes først og fremmest på emballagens tilstand.

Udtrykket »let«, som svarer til udtrykket »bekvemt« i gældende sølovs § 92, stk. 2, angiver, at godset skal være endeligt ordnet med henblik på lasthåndtering og transport. Hvis trævarer f.eks. transporteres i et system, som er opbygget for enhedslastet gods, skal afsenderen påse, at trævarerne leveres i sammenbundne pakker med sådanne ydermål, at de passer ind i systemet. Det er endvidere aflasterens pligt at sørge for, at godset leveres i en sådan tilstand, at det *sikkert* kan håndteres og transporteres. Godset skal altså være pakket på en sådan måde, at det ved normal håndtering og transport ikke kommer til skade. Kravene til emballage varierer derfor i forskellige trades og for forskellige typer af varer. Fabriksnye biler transporteres f.eks. sædvanligvis helt uemballerede. Ved sådanne transporter er det uundgåeligt, at visse skader indtræffer. Er disse af ringe omfang, må transportøren anses for at være fri for ansvar, eftersom sådanne skader må betragtes som normale for transportmåden.

Et specielt problem foreligger, når aflasteren tager sig af lastningen af en container eller anden transportenhed og derefter leverer den færdiglastede transportanordning til transportøren. Stuvningen er normalt en transportørfunktion, men i disse tilfælde er denne funktion til en vis grad flyttet i land. Aflasteren har her samme ansvar som ellers for, at godset kan håndteres og transporteres på en sikker måde. Dette indebærer, at det ikke er tilstrækkeligt, at de enkelte godsenheder er tilfredsstillende pakket. Også den indre stuvning af lasteenheden må være således, at godset ikke skades f.eks. ved, at der kommer bevægelse inde i transportanordningen. Som det fremgår af udkastets § 256, har transportøren ansvar for i rimeligt omfang at undersøge, hvorledes godset er pakket. Når godset ved levering er stuvet i container eller lignende transportanordning, behøver han dog kun besigtige denne indvendigt, når der er grund til at tro, at godset er mangelfuldt pakket, stuvet eller sikret. Foreligger

der en mangel, har transportøren ikke pligt til at transportere godset, hvis han ikke gennem rimelige foranstaltninger normalt for afsenderens regning kan fjerne manglerne.

I den gældende sølov § 89, stk. 1, angives ikke kun, at befragteren skal levere godset ved skibets side, men også at bortfragteren skal tage det om bord og sørge for stuvningen. Det er ikke fundet nødvendigt at medtage denne bestemmelse, idet parternes forpligtelser allerede fremgår af, at godset skal leveres på det sted, som transportøren har angivet.

Til § 256. Undersøgelse af pakningen

Bestemmelsen er ny.

I *stk. 1, første punktum,* pålægges transportøren en pligt til i rimeligt omfang at undersøge, om godset er pakket på en tilfredsstillende måde. Hvad der skal anses for at være tilfredsstillende, må afgøres fra tilfælde til tilfælde. Det er klart, at den ydre emballage må kontrolleres. Det gælder såvel transportanordninger for enhedslast, f.eks. containers og trailers, som enkelte godsenheder. Har transportøren f.eks. på grund af tidligere erfaringer anledning til at tro, at der foreligger mangler, selv om nogle sådanne ikke fremgår af en ydre besigtigelse, bør en nøjere undersøgelse af emballagen foretages. Kontrollen af pakningen skal ikke indrettes alene på, om det pågældende gods kan komme til skade eller ej, men også med henblik på, om der foreligger risiko for, at godset på grund af foreliggende mangler kan forårsage skade på mennesker eller last.

I *stk. 1, andet punktum,* findes en bestemmelse, som regulerer transportørens pligt til indvendigt at besigtige en container eller lignende transportanordning. Har afsenderen leveret en færdiglastet transportenhed af denne type, gælder som hovedregel, at transportøren ikke behøver åbne denne for en indvendig kontrol. Har transportøren imidlertid grund til at tro, at der foreligger mangler, f.eks. vedrørende emballage, stuvning eller sikring, skal han dog besigtige transportanordningen indvendig.

Denne bestemmelse er en følge blandt andet af dommen »Tor Mercia«, ND 1977, side 1. Ved transport med et ro/ro-skib var lasten på en trailer kommet i bevægelse og faldet ind mod lasten på en nærstående trailer og havde derved forårsaget skade. Den førstnævnte trailer var stuvet af transportkunden og leveret færdiglastet til rederiet. Sveriges Højesteret konstaterede, at transportøren havde ansvaret for stuvningen af lasten, og han burde have haft grund til mistanke om, at stuvningen af lasten i traileren var mangelfuld. Transportøren kunne ikke under sådanne omstændigheder være fritaget for ansvaret for, at stuvningen og pakningen af godset inden for de enkelte lasteenheder var foretaget på en måde, som indebar fornøden sikkerhed med hensyn til risikoen under søtransporten.

Udvalget har ikke anset det for realistisk eller blot rimeligt at pålægge

transportøren pligt til at åbne hver eneste transportanordning af enhedskarakter for at kontrollere, at stuvningen er sket på behørig måde. Bestemmelsen omfatter derfor kun de tilfælde, hvor der er grund til at tro, at der foreligger mangler af den ene eller anden slags. Dette kan f.eks. foreligge derved, at enheden fremviser skader, men også på baggrund af erfaring om, at der har foreligget mangler ved lignende transporter fra denne samme afsender.

Stk. 2 regulerer transportørens pligter, når man har opdaget mangler af den type, som er omtalt i stk. 1. Afsenderen skal underrettes herom, og hvis det er muligt have lejlighed til at afhjælpe manglerne. Kan dette ikke ske, foreligger der ikke nogen pligt til at transportere godset.

Til § 257. Farligt gods

Paragraffens første stykke svarer til § 92 i den gældende sølov, Haag-Visby reglernes art. 4, stk. 6, samt Hamburg-reglernes art. 13, stk. 1 og 2. Den angiver afsenderens pligter ved transport af farligt gods.

Stk. 1 indeholder forskrifter om mærkning og oplysningspligt i forbindelse med, at farligt gods leveres til transport. Afsenderen har pligt til at iagttage disse forskrifter, uanset om godset afleveres til den transportør, som har afsluttet aftalen, eller en undertransportør. Er godset ikke mærket, eller gives der ikke oplysninger om dets farlige beskaffenhed, bliver afsenderen ansvarlig for skade, som anført i § 291.

I spørgsmål om transport af farligt gods findes en omfattende offentligretlig lovgivning. Bestemmelser af den type som her omtalt findes blandt andet i lov nr. 584 af 29. september 1988 om skibes sikkerhed m.v. Vedrørende søtransport har Søfartsstyrelsen (tidligere skibstilsynet) givet særskilte forskrifter i en bekendtgørelse om transport til søs af farligt gods i indpakket form m.v. i »Skibstilsynets Meddelelser »B«, kapitel VII: Transport af farligt gods«. De nævnte regler bygger på internationale aftaler, blandt andet 1974-konventionen om sikkerhed for menneskeliv til søs, kaldet SOLAS 1974.

Udkastets bestemmelser indeholder, ligesom § 92 i den gældende sølov, blot forskrifter om pligt til at mærke farligt gods samt til at underrette transportøren om, at sådant gods er leveret til transport og angive de sikkerhedsforskrifter, som kan komme på tale. Hvad afsenderen i øvrigt har pligt til at iagttage ved transporter af denne slags, f.eks. vedrørende godsets pakning, reguleres ikke i søloven, men i den offentligretlige lovgivning, som er nævnt ovenfor. Bestemmelsen indeholder heller ikke nogen definition af begrebet farligt gods. I § 92 i den gældende sølov tales om »let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods«, hvilket hidrører fra art. 4, stk. 6, i Haag-reglerne (fransk »marchandise de nature inflammable, explosive ou dangereuse«; engelsk »goods of an inflammable, explosive or dangerous nature«). Denne eksemplificering giver dog næppe nogen nærmere oplysning om, hvad man må opfatte som farligt gods. I

nærværende bestemmelse bruges derfor, ligesom i art. 13, stk. 1 og 2, i Hamburg-reglerne, blot udtrykket farligt gods. En nærmere forståelse af dette begreb belyses af de offentligretlige regler. I Søfartsstyrelsens ovenfor nævnte bekendtgørelse foreskrives, at SOLAS 1974 skal anvendes på skibe, som transporterer farligt gods. SOLAS indeholder i kap. VII et antal regler, som nærmere beskriver, hvad man ud fra et søsikkerhedssynspunkt umiddelbart må anse for at være farligt gods. Nogen definition af dette begreb findes dog ikke, men i regel 2, er farligt gods delt i 9 klasser, af hvilke 8 omfatter visse bestemte emner som eksplosive, brandfarlige, giftige eller ætsende. Den 9. klasse anses for at være »andet farligt gods«, hvormed opfattes »ethvert andet emne, som erfaringen viser eller kommer til at vise, er af en sådan farlig beskaffenhed, at bestemmelserne i kap. VII bør anvendes derpå«.

Den omstændighed, at gods ikke omfattes af nogen af de nævnte sikkerhedsforskrifter, udelukker ikke, at godset kan anses for farligt i henhold til denne paragraf. Der vil dog i en sådan situation i almindelighed være en formodning for, at godset ikke kan anses for farligt.

Mærknings- og oplysningspligten påhviler afsenderen. I § 92 i den gældende sølov er det afladeren (nu aflasteren), som pålægges at iagttage disse forpligtelser, medens det i henhold til § 97, stk. 2, i søloven er befragteren, som gøres ansvarlig for den skade, som er forårsaget af, at farligt stykgods er lastet, uden at bortfragteren kendte til dets beskaffenhed. Eftersom aflasteren står uden for transportaftalen, har man i nærværende bestemmelse, ligesom i udkastets § 291, angivet afsenderen som den ansvarlige for godsets mærkning som farlig. I dag følger det af § 92 i den gældende sølov, at farligt gods, »såfremt det er muligt«, skal være mærket som farligt. I medfør af nærværende bestemmelse foreligger der en absolut pligt til at mærke farligt gods. Eftersom måden at mærke godset på kan variere, afhængig af hvilken type af gods, der er tale om, har man ikke nærmere angivet, hvorledes mærkningen skal ske, blot at dette skal gøres på hensigtsmæssig måde.

Hvad der skal anses for at være underretning i god tid, må bedømmes under hensyntagen til omstændighederne i det enkelte tilfælde. Mange gange er det tilstrækkeligt, at transportøren eller undertransportøren får besked om godsets beskaffenhed og eventuelle sikkerhedsforskrifter ved leveringen. Det kan dog forekomme, at underretning må gives ved et endnu tidligere tidspunkt, for at der skal være tid til at iagttage de nødvendige foranstaltninger. At underretning gives ved bookningen kan være tilstrækkeligt, dersom godset senere leveres til transportøren. I de tilfælde, hvor leveringen sker til en anden end den, hos hvem bookningen er fundet sted, må underretningen om godsets farlige beskaffenhed gives også til f.eks. den undertransportør, som tager imod godset til transport.

Stk. 2 indeholder en forskrift om oplysningspligt, også i andre tilfælde, dersom godset er af en sådan beskaffenhed, at transporten kan medføre

fare eller væsentlig ulempe for mennesker, skib eller last. Bestemmelsen, som savner modstykke i Hamburg-reglerne, og som ikke findes i den gældende sølov, men i de tilsvarende norske og svenske bestemmelser, retter sig mod situationer, hvor gods, som ikke i sig selv kan anses som farligt, kan medføre risiko, f.eks. ved transport af krigskontrabande. Under denne bestemmelse kan man, i det omfang stk. 1 ikke er anvendelig, henregne gods, som normalt er ufarligt, men som f.eks. i forening med visse andre arter kan blive farligt. Fra afskiberside finder man, at reglen er overflødig, og at reglen i hvert fald ikke må fortolkes i skærpende retning i forhold til allerede eksisterende pligter for afsenderen.

Afsenderen må i medfør af udkastets § 260 betale fragt til trods for, at godset ikke findes i behold, når dette skyldes at afsenderen ikke har opfyldt sine forpligtelser i henhold til nærværende paragraf.

Til § 258. Gods, som kræver særlig omhu

Bestemmelsen, som savner modstykke i Haag-Visby og Hamburg-reglerne, svarer til § 93, stk. 1, i den gældende sølov.

Forskriften om pligt til at give oplysning, når gods kræver særlig omhu, begrundes udfra en formodning om, at afsenderen er den, som bedst kender til godset og det særlige krav på omhu, som kan forekomme. Hvad der skal opfattes som særlig omhu må afgøres fra tilfælde til tilfælde. Det er givet, at man af en kommerciel transportør må kunne kræve en ganske omfattende varekundskab. Det vil derfor kunne få bevismæssig betydning, såfremt en transportør har større kundskab om, hvorledes godset skal transporteres, end afsenderen.

Underretning om, at gods kræver særlig omhu, skal på samme måde som ved farligt gods gives til den transportør eller undertransportør, til hvilken afsenderen leverer godset. Om indholdet af udtrykket »i god tid« kan henvises til, hvad der er anført under udkastets § 257. Underretning må således gives så lang tid i forvejen, at der er praktisk mulighed for at tage de forholdsregler, som er nødvendige i anledning af godsets særlige beskaffenhed.

Mærkning af godset skal ske, når der er behov derfor. Bestemmelsen om mærkningspligt er udformet med henblik på så vidt muligt at eliminere risikoen for sammenblanding af gods, som kræver særlig omhu med gods, som ikke gør det.

I visse tilfælde er det dog klart, at der ikke foreligger noget behov for mærkning, f.eks. når en transportør tager imod normale køle- og fryselaster.

Lever afsenderen ikke op til sin pligt til at give forskrifter om behandlingen af godset eller mærke godset, kan det indebære en lempelse af transportørens erstatningsansvar. I medfør af udkastets § 275, stk. 1, er transportøren ikke ansvarlig, dersom han kan henvise til, at hverken fejl

eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for, har forårsaget eller medvirket til skaden.

Udvalget har ikke anset det for nødvendigt at opretholde den særlige bestemmelse om penge, værdipapirer og kostbarheder, som i dag findes i § 93, stk. 2, i den gældende sølov. Nogen egentlig forskel fra, hvad der gælder nu, er ikke hensigten. Eftersom transport af den slags, som der her er tale om, sædvanligvis sker under iagttagelse af sådanne forsigtighedsforskrifter som overvågning eller placering i et afsikret rum i skibet, må der under alle omstændigheder foreligge en pligt for afsenderen til at oplyse transportøren om godsets art, således at særlige foranstaltninger kan træffes.

Til § 259. Kvittering for modtagelse af godset

En bestemmelse om udfærdigelse af kvittering for godset findes i dag i § 94 i søloven, men savnes i Haag-Visby- og Hamburg-reglerne. § 94 i den gældende sølov angår især de såkaldte styrmandskvitteringer eller lignende modtagelsesdokumenter, som udfærdiges af skibsføreren eller styrmanden ved godsets modtagelse. I moderne liniefart er det dog det sædvanlige, at en selvstændig terminaloperatør er bemyndiget til at udfærdige kvittering for modtaget last, en såkaldt terminalkvittering. Det er denne situation, stk. 1 først og fremmest omhandler. At transportøren kan bemyndige en anden til i sit sted at undertegne en kvittering for modtagelse af gods følger af de sædvanlige fuldmagtsregler. Bestemmelsen omfatter såvel den transportør, som har afsluttet transportaftalen, som en undertransportør.

Kvittering behøver blot udfærdiges, hvis den, der leverer godset, anmoder om det. Bestemmelsen må anses som en ordensregel, der gælder, når ikke andet er aftalt. En kvittering af denne slags har til forskel fra eksempelvis konnossement kun funktion som bevis for, at man har taget imod en vis type og mængde gods. Nogen særskilt sanktion for det tilfælde, at bestemmelsen ikke bliver fulgt, foreligger ikke.

Ved godsets levering udfærdiges endvidere konnossement og andre transportdokumenter. Hvad følgerne er heraf, reguleres ikke i denne bestemmelse. I stedet har man i stk. 2 indføjet en henvisning til de lovregler, som er anvendelige.

Til § 260. Fragt

Paragraffen svarer til bestemmelserne i §§ 124 og 125 i den gældende sølov. Haag-Visby- og Hamburg-reglerne savner en bestemmelse om betaling af fragt. En tilsvarende bestemmelse om fragt ved rejsebefragtning findes i udkastets §§ 317 og 335.

Stk. 1, første punktum, har en anden formulering end § 124, stk. 1, i den gældende sølov. Hvor fragten ikke er aftalt, har transportøren krav på den fragt, som var gængs på indlastningstiden. Bestemmelsen har for-

mentlig ringe praktisk betydning, eftersom transport af stykgods i linietrafik normalt følger prislister og tariffer, som transportøren har offentliggjort i forvejen. Det er dog blevet anset at være af værdi at have en regel af det nævnte omfang med tanke på den mindre søfart. Selv om formuleringen er ny, er der dog ikke tale om en ændring af princippet i de gældende regler, blot en justering for at afspejle det faktiske forhold, at godset sædvanligvis leveres i terminal.

I medfør af § 124, stk. 2, i den gældende sølov skal fragt for såkaldt overlosset gods — d.v.s. gods, som er indlastet udover hvad der følger af transportaftalen — betales for det overskydende gods som for det aftalte gods. En bestemmelse svarende hertil er ikke medtaget i udkastet, eftersom overlosset gods normalt ikke forekommer i moderne stykgodstransport. I de tilfælde, hvor spørgsmålet måtte opstå om fragt for overlosset gods, må det angivne princip alligevel anses at ligge nærmest ved hånden. En løsning af denne slags forekommer mest konsekvent på baggrund af, at man må gå ud fra, at al det transporterede gods omfattes af den aftalte fragt. I *andet punktum* fastslås det, at transportøren har ret til at kræve fragt, når han tager imod godset. Dette stemmer med den praktiske virkelighed i stykgodstransport, hvor fragten sædvanligvis bliver betalt på forhånd.

Stk. 2 bygger, ligesom § 125 i den gældende sølov, på det hovedprincip, at fragt blot skal betales for gods, der findes i behold ved rejsens slutning. Fra denne regel er gjort en række undtagelser, der svarer til de tilsvarende undtagelser i udkastets § 335, stk. 1.

Stk. 3 indeholder en bestemmelse om tilbagebetaling af fragtforskuddet. Er fragt blevet betalt forud, skal den, i det omfang den ikke skal betales i henhold til stk. 2, tilbagebetales.

Til § 261. Afsenderens tilbagetræden og kontraktsbrud

Paragraffen regulerer to forhold, dels afsenderens tilbagetræden fra transportaftalen (annullering af transporten) og dels transportørens rettigheder ved forsinket levering af godset til transport. I gældende sølov behandles disse spørgsmål i §§ 131-134.

Som det fremgår af bemærkningerne til afsnittet om kontraktsbrud og hindringer på rejsebefragterens side (udkastets §§ 343-347), antager udvalget, at tilbagetræden (annullering) og forsinket levering af godset bør reguleres hver for sig. Når reglerne om tilbagetræden og hævning på grund af forsinkelse frigøres fra reglerne om overliggetid, bliver det muligt både at forenkle bestemmelserne og at vælge løsninger, som ligger nærmere accepteret international opfattelse end den gældende sølovs §§ 131-134. For rejsebefragtning må reglerne alligevel harmonere med reguleringen af overliggetidsspørgsmålene. Ved stykgodstransport, hvor spørgsmålene om levering og lastning af godset er langt enklere, gør det-

te hensyn sig ikke gældende. Udvalgets sondring mellem rejsebefragtning og stykgodstransport gør det derfor muligt at udforme reglerne for stykgodstransport på en langt enklere måde end i den gældende sølovs §§ 131-134. Reelt indebærer dette alligevel ikke væsentlige ændringer.

Stk. 1 giver afsenderen adgang til at træde tilbage fra transportaftalen, før transporten er påbegyndt mod at betale erstatning for fragttab og anden skade til transportøren. Dette er i overensstemmelse med den gældende sølovs §§ 131 og 133. Pligten til at betale erstatning bortfalder imidlertid efter stk. 4, hvis tilbagetrædelsen skyldes, at leveringen af godset m.v. forhindres af forhold som nævnt i udkastets § 343, stk. 3 og stk. 4. Dette er også i overensstemmelse med gældende ret.

Erstatningen i tilfælde af tilbagetræden skal beregnes på samme måde som efter gældende ret, jf. henvisningen i stk. 4 til udkastets § 343, stk. 2 og den gældende sølovs § 134. Ved stykgodstransport vil det imidlertid sjældnere end ved rejsebefragtning være aktuelt at medtage fradrag for fragt for andet gods, transportøren medtager efter tilbagetrædelsen. Kapacitetsforholdene i liniefarten vil sædvanligvis være således, at transportøren kan tage mere gods med uafhængigt af, om den enkelte afsender træder tilbage eller ej. I så fald er det ikke afsenderens tilbagetrædelse, som har gjort det muligt for transportøren at få fragt for andet gods.

Efter *stk. 2* kan forsinket levering af godset til transport give transportøren ret til at hæve transportaftalen og kræve erstatning for fragttab og anden skade. Hævningsretten vil foreligge, hvis forsinkelse udgør væsentligt kontraktsbrud. Bestemmelsen henviser således til en væsentlighedsvurdering af tab og ulempe på transportørens side i overensstemmelse med almindelige kontraktsregler.

Kapacitetsforholdene i linien vil ofte være således, at det ikke egentligt spiller så stor rolle for transportøren, om partiet går med det ene eller det andet skib i linien. Dette gælder, selvom aftalen angiver, at partiet skal gå med bestemt skib eller afgang. En sådan tidsangivelse vil ofte være ment således, at den sikrer afsenderen transport til aftalt tid. Det er ikke forudsat, at parterne for øvrigt har lagt væsentlig vægt på tidsangivelsen, noget som normalt må være forudsætningen, hvis overskridelsen skal give transportøren hævningsret.

Et andet spørgsmål er, hvor længe transportøren forpligtes til at vente eller forsinke afgangen, hvis godset ikke leveres til tiden. I liniefart må man her lægge til grund, at afgangen normalt ikke skal kunne forsinkes p.g.a., at et enkelt parti ikke bliver leveret til transport som forudsat. Afsenderen må altså finde sig i, at skibet sejler. At afsenderen må vente til næste afgang er imidlertid ikke ensbetydende med, at transportøren også skal have ret til at hæve transportaftalen og kræve erstatning for fragttab. Foreligger der ret til at hæve, vil transportøren — foruden erstatning for fragttab m.v. — også kunne kræve almindelig fuld fragt for transport af godset med en senere afgang i linien. Det må derfor være rimeligt, at hævningsretten må bero på, om forsinkelsen fra afsenderens side inde-

bærer væsentlig kontraktsbrud set fra transportørens side, f.eks. fordi pladsforhold, ruteoplæg eller lignende medfører, at transportøren ved at tage godset med på en senere afgang påføres væsentligt tab eller ulempe.

Efter *stk. 2, andet punktum,* skal transportøren, hvis han vil hæve aftalen, give meddelelse herom uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport.

Ligesom efter de gældende regler kan afsenderen eller en modtager, som er trådt i dennes sted i henhold til *stk. 3* også begære, at godset losses og udleveres i en mellemhavn, som indgår i rejsen. Afvigelse fra ruten (linien) kommer således ikke på tale. Det er en selvstændig forudsætning, at godset kan losses uden skade eller besvær for transportøren eller for andre transportkunder.

Stk. 4 bestemmer at § 343, stk. 2-4, har tilsvarende anvendelse. Disse regler behandler bl.a. pligten til at søge at begrænse en skade, hvis last ikke leveres, samt bortfald af erstatningspligt under visse ekstraordinære omstændigheder. Der henvises til bemærkninger til § 343.

TRANSPORTEN

Til § 262. Transportørens pligt til at varetage lasteejerens interesser

Stk. 1 svarer til § 98, stk. 1, og § 101, stk. 1, i den gældende sølov. Ligesom i § 98, stk. 1 foreskrives det, at rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed. I første række tænker man hermed på en generel pligt til ikke at overskride en rimelig tid for at fuldføre aftalen.

I medfør af § 98, stk. 2, kan deviation, d.v.s. afvigelse fra den aftalte eller sædvanlige rejsevej, kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods, eller af anden rimelig grund. Haag-Visby-reglerne indeholder i art. 4, stk. 4, en tilsvarende regel om deviation. Hamburg-reg-1erne indeholder ikke nogen tilsvarende bestemmelse om deviation. Om transportøren er erstatningsansvarlig for tab som følge af deviation, må efter disse regler afgøres efter det grundliggende ansvarsgrundlag (præsumptionsansvaret), som kan føre til fritagelse for erstatningsansvar på baggrund af en rimelighedsbedømmelse. Udvalget har med samme udgangspunkt anset en særlig bestemmelse om deviation for unødvendig. Nogen ændring i den gældende retstilstand er det ikke hermed tanken at gennemføre. Deviation kan således foretages, når rimelig grund hertil foreligger. I art. 5, stk. 6, har man medtaget en bestemmelse, som gør transportøren fri for ansvar for skade på grund af foranstaltninger, som er truffet for at redde liv, eller som følge af rimelige foranstaltninger for at redde ejendom (jfr. udkastets § 275, stk. 2).

Stk. 1 indeholder hovedreglen om transportørens pligter over for lastejeren som følger af § 101, stk. 1, i den gældende sølov. Transportøren skal vise omsorg for godset og i øvrigt varetage ladningsejerens interesse.

Omsorgspligten og pligten til at varetage ladningsejerens interesser starter fra det tidspunkt, hvor transportøren modtager godset, til han udleverer det igen. Herved dækkes en række i og for sig forskellige håndterings- og bevaringsforskrifter i dette tidsrum såsom lastning, stuvning, behandling, transport, opbevaring og losning. Det er ikke anset nødvendigt, således som i den gældende sølovs § 101, stk. 1, at medtage denne opregning i lovteksten. At transportøren har mulighed for, når udlevering ikke kan ske, ensidigt at befri sig fra omsorgspligten ved at lægge godset op i sikker forvaring, følger af udkastets § 271.

Den almindelige pligt til at varetage ladningsejerens interesse har til følge, at transportøren i det tidsrum, hvor han har godset i sin varetægt, skal opfattes som lastejerens repræsentant. Dette indebærer, at transportøren, som det nærmere reguleres i udkastets § 266, har pligt til at træde i stedet for lastejeren og på dennes vegne tage de nødvendige forholdsregler vedrørende godset.

Omsorgspligten sanktioneres af det erstatningsansvar, som transportøren har i medfør af udkastets § 274 og følgende bestemmelser.

Stk. 2, som svarer til § 76 i den gældende sølov, behandler transportørens pligt til at holde skibet i sødygtig stand. Udtrykket »sødygtighed« omfatter såvel den tekniske sødygtighed som lastedygtighed. Stk. 2 anvender ikke udtrykket »tilbørlig omhu«, men der er ikke hermed tilsigtet nogen ændring af transportørens pligter.

Til teknisk sødygtighed hører blandt andet, at skibet er udstyret med nødvendige hjælpemidler, f.eks. søkort over de områder, som rejsen går igennem. Hertil hører tillige, at skibet er udrustet med bunkers og proviant i tilstrækkelige mængder og af tilfredsstillende kvalitet. Heraf følger f.eks., at dersom kvaliteten for bunkers er så dårlig, at rejsetiden herved forlænges betydeligt, foreligger der manglende sødygtighed. Selv om det ikke siges udtrykkeligt i lovteksten, indgår det tillige i begrebet, at det er transportørens pligt at sørge for, at skibet er lastet på en sådan måde, at stabilitet og lignende søegenskaber ikke påvirkes negativt.

I begrebet lastedygtighed indgår endvidere, at lastrummene skal være rengjort på en sådan måde, at det/de er egnede til at indtage den last, der skal transporteres, og at de skal være udrustede med garnering, om fornødent f.eks. træribber, som beskytter lasten mod kondensvand. Hvis f.eks. kølelasten modtages, uden at køleinstallationerne er egnede til denne last, og rederiet ikke i øvrigt heller viser omsorg for lasten, kan skibet ikke betragtes som sødygtigt.

De privatretlige sanktioner, som kan komme til anvendelse, når transportøren undlader at opfylde forpligtelserne til at holde skibet sødygtigt, er hæveret, jfr. udkastets § 264, og erstatning.

En tilsidesættelse af en så central del af transportaftaleforpligtelsen, som at stille et skib til rådighed, som er sødygtigt, må imidlertid anses som et væsentligt kontraktsbrud. Efter almindelige formueretlige regler foreligger der derefter hæveret for afsenderen.

Bortfragterens transportretlige erstatningsansvar for usødygtighed er reguleret i den gældende sølovs § 118, stk. 3, se nu udkastets §§ 274-276. Usødygtighed kan opstå når som helst under rejsen. Svigter fx køleanlægget, mens skibet er i søen med last ombord, vil skibet ikke længere være sødygtigt med hensyn til den last, der transporteres i kølerummene. Reglerne i § 118, stk. 3, drejer sig imidlertid kun om den oprindelige usødygtighed, dvs. den usødygtighed, som eksisterer ved rejsens begyndelse. Efterfølgende usødygtighed — som i eksemplet netop ovenfor — er reguleret efter hovedreglen i § 118, stk. 1, og undtagelserne i § 118, stk. 2: Bortfragteren er således ansvarlig for fejl i behandlingen af lasten, men ikke fejl i navigeringen eller behandlingen af skibet, jf. bemærkningerne til § 276, stk 2, side 66.

Stk. 3 angiver transportørens underretningspligt, når godset er gået tabt, skadet eller forsinket. Bestemmelsen svarer til gældende sølovs § 101, stk. 2, der gennemførtes ved sølovsændringen i 1973. Herved fik man i den danske sølov en bestemmelse, der harmonerer med de øvrige nordiske sølove, som indføjede denne bestemmelse i forbindelse med bestemmelserne om søforklaring fra 1966, som denne bestemmelse har forbindelse med. Baggrunden var, at søforklaring i de øvrige nordiske lande ikke som den gældende danske sølov, jfr. § 301, nr. 7 gældende er obligatorisk ved ladningsskader af nogen betydning, hvorfor man følte behov for en bestemmelse, som i gældende sølovs § 101, stk. 2, nu udkastets § 262, stk. 3. Underretning skal tillige gives, når godset er blevet forsinket.

Underretning skal gives til den, som afsenderen har anført. Sædvanligvis er en »notify address« angivet, særligt når en bank er anført som modtager for forsendelsen. Har afsenderen ikke anført en »notify address« eller lignende, skal ladningsejrren underrettes eller, dersom denne ikke er kendt, afsenderen. Underretningspligten foreligger, selv om transporten ikke kan fuldføres på aftalt vis.

Transportørens underretningspligt er sanktioneret på en sådan måde, at opfyldes den ikke, medfører dette pligt til at erstatte den yderligere skade, som på grund heraf kan opstå for ladningsej eren. Det følger allerede af almindelige retsprincipper, at enhver, som har gods i sin varetægt, må arbejde for at begrænse omfanget af den skade, som måtte tilføjes gods i hans varetægt. Nogen særlig bestemmelse herom behøves derfor ikke.

Til § 263. Dækslast

Haag-reglerne finder ikke anvendelse ved befordring af gods på dæk (jfr. artikel 1c). Derimod indeholder søloven ligesom Hamburg-reglerne en del bestemmelser om dækslast. § 263 bygger på artikel 9, stk. 1 og 2, i Hamburg-reglerne og stemmer i hovedsagen med, hvad der nu gælder i medfør af søloven.

I medfør af *stk. 1* er dækslast kun tilladt, hvis dette følger af transportaftalen eller sædvane i den pågældende fart, eller dersom krav herom foreligger i henhold til forskrifter i anden lovgivning. Dette stemmer i hovedsagen med den gældende sølovs § 91, jfr. § 72, stk. 1.

Medens det tidligere mest var træ, der helt eller delvist førtes på dæk, gælder noget tilsvarende i dag i containerfarten, hvor den manglende beskyttelse af lasten, der er baggrund for bestemmelsen, ikke i samme grad gør sig gældende. Lovbestemmelser om pligt til lastning på dæk findes, når det drejer sig om visse typer af farligt gods.

Pligten til, i henhold til *stk. 2*, at medtage en bestemmelse i transportaftalen om, at godset i henhold til aftalen kan eller skal transporteres på dæk, har først og fremmest til hensigt at beskytte den modtager, som erhverver konnossement. Han skal have kundskab om dækslastningen, eftersom denne typisk indebærer større risiko for, at godset kan være skadet under transporten. Det er først og fremmest ved transport af containere, hvor de hurtige transportrutiner gør det svært at fastslå, hvilke containere der lastes på dæk respektive i lastrummene, at der kan være behov for aftale om, at gods kan lastes på dæk. Det samme er tilfældet, hvis transportøren kan bevise, at der foreligger en sædvane eller almindelig handelsbrug i denne retning.

Forskriften om, at aftale om transport på dæk, skal anføres i transportdokumentet, må ikke tolkes således, at en aftale om dækslastning kræver, at et dokument udstedes. Hvis transportøren f.eks. gør brug af dokumentløse transportrutiner, kan han på anden vis bevise, at dækslast er aftalt, f.eks. ved at have indtastet tilstrækkelige oplysninger herom i en database. Som det forudsætningsvis fremgår af stk. 2, er det nemlig transportøren, som har bevisbyrden for, at en sådan aftale er indgået. Aftale om dækslast kan dog ikke påberåbes overfor den konnossementsindehaver, som har erhvervet konnossement i god tro. Tilsvarende gælder i dag i henhold til den gældende sølovs § 161, stk. 2.

Stk. 3 henviser til udkastets § 284, som nærmere regulerer transportørens ansvar for dækslast.

Til § 264. Transportørens kontraktsbrud

Paragraffen omhandler afsenderens ret til at hæve transportaftalen på grund af kontraktsbrud fra transportørens side. Den har delvis sit modstykke i den gældende sølovs §§ 126-127, men på samme måde som udkastets § 339 gælder den såvel forsinkelse som andet kontraktsbrud. Kontraktbrudspørgsmålene er imidlertid enklere i liniefart end i certepartifart. Materielt foreligger der også forskelle. Når hævningsspørgsmålene ved stykgodstransport — som i udkastet — kan holdes adskilt fra de tilsvarende spørgsmål ved rejsebefragtning, vil det være muligt at finde frem til løsninger, som er bedre tilpasset forholdene i moderne styk-

godstransport end reglerne i den gældende sølovs § 126. For stykgodstransport er der næppe grund til at videreføre den meget restriktive holdning til hævning, som præger den gældende sølovs § 126.

Efter *stk. 1* kan afsenderen hæve transportaftalen ved væsentlig kontraktsbrud fra transportørens side. Dette gælder ikke kun ved forsinkelse, men også ved andre former for urigtig opfyldelse, f.eks. kontraktsstridig dækslastning af godset. Dette gør det muligt i praksis at fastlægge rækkevidden af hævningsretten på en hensigtsmæssig måde ud fra forholdene i moderne stykgodstransport, herunder også tage hensyn til, at forholdene i konventionel liniefart adskiller sig væsentligt fra systemtransporter baseret på enhedslastning af godset. Generelt vil der være grund til at lægge større vægt på tidsfaktoren under dagens forhold, men kravene til regularitet og hurtighed er næppe de samme for alle former for stykgodstransport i vore dage. En nuanceret bedømmelse vil her kunne ske indenfor rammen af væsentlighedskravet. For øvrigt vil der nok i vore dage blive stillet større krav til transportkvalitet end tidligere.

Ved stykgodstransport kan spørgsmålet om hævning ikke udelukkende vurderes ud fra forholdet mellem afsender og transportør. Indrømmes hævningsret, vil gennemførelsen af hævningen efter omstændighederne kunne medføre forsinkelse eller anden skade eller ulempe for andre, som har sendt gods med samme skib, dvs. tilbagelevering af godset til afsenderen. I sådanne tilfælde må den enkelte afsenders behov for at hæve vige af hensyn til de øvrige afsendere, se *stk. 1, andet punktum.* Denne indskrænkning af hævningsretten vil klart ikke have betydning i tilfælde, hvor afsenderne harmoniserer sine synspunkter og i fællesskab optræder over for transportøren, f.eks. i tilfælde af havari eller andet ophold på rejsen.

Når konnossementet er udstedt og omsat, overgår afsenderens beføjelser til indehaveren af konnossementet.

Stk. 2 kræver, at afsenderen, hvis han vil hæve, giver transportøren meddelelse herom uden ugrundet ophold efter, at afsenderen må antages at have fået kendskab til kontraktsbruddet. Afsenderens behov for at hæve vil normalt enten have sammenhæng med muligheden for alternativ transport til bestemmelsesstedet eller alternativ udnyttelse af godset, f.eks. salg eller anden udnyttelse af godset, der hvor godset/skibet befinder sig. Ved vurderingen af, om afsenderen har handlet uden ugrundet ophold, må kravene ikke stilles så højt, at afsenderen ikke får tid til at klarlægge og vurdere alternativerne. Praktisk set vil hævningsretten imidlertid alligevel kunne gå tabt som følge af, at transportøren — hvis han ikke får besked — vil foretage dispositioner over skib eller gods, som medfører, at det ikke længere vil være aktuelt at benytte hævningsretten, f.eks. laste godset eller beordre skibet videre.

Hæves transportaftalen efter, at en del af transporten er udført, vil transportøren have ret til afstandsfragt, jf. udkastets § 332.1 tilfælde, hvor afsenderen hæver, vil han efter omstændighederne også kunne have ret

til at kræve erstatning af transportøren, enten efter reglerne i kapitlet om stykgodstransport eller efter almindelige kontraktsregler.

Til § 265. Transportafbrydelse og afstandsfragt

Paragraffen regulerer forholdene, når transporten ikke kan fuldføres som forudsat på grund af hindringer på transportørens side, krigsfare og lignende. Reglerne har sit modstykke i den gældende sølovs §§ 128 og 135-136. De tilsvarende spørgsmål ved rejsebefragtning er reguleret i udkastets §§331,341, 349-351.

Bestemmelserne i paragraffen omhandler først og fremmest, i hvilken udstrækning transporthindringer, krigsfare og lignende påvirker transportørens pligt til at udføre transporten. Sådanne forhold kan efter omstændighederne give transportøren ret til at anse pligten for bortfaldet, sige sig fri af aftalen eller afslutte transporten af godset på anden måde end forudsat. Bestemmelserne giver ikke nogen udtømmende regulering af disse spørgsmål, men fastlægger praktisk vigtige hovedregler. Selv om man må regne med, at disse spørgsmål fortsat vil blive viet betydelig opmærksomhed i transportaftalens standardvilkår, bør loven efter udvalgets mening angive visse principper for den afvejning af parternes interesser, som ud fra forholdene i moderne stykgodstransport fremtræder som rimelige.

Transporthindringer, krigsfare og lignende vil også kunne få betydning for afsenderens retsstilling, og ikke kun indirekte via reglerne om forholdenes betydning for transportørens pligter. En transporthindring vil således normalt udgøre forsinkelse på transportøren side, og give afsenderen hævningsret i overensstemmelse med reglerne i udkastets § 264. Afsenderens ret til at hæve i tilfælde af krigsfare og lignende følger af bestemmelsen i stk. 1 i denne paragraf.

Stk. 1 omhandler det tilfælde, at det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt eller bliver uistandsætteligt. Efter den gældende sølovs § 128 medfører sådanne begivenheder, at transportørens pligt til at fuldføre transporten bortfalder, og denne bestemmelse omhandler også tilfælde, hvor skibet rammes af sådanne uheld, før godset er lastet og transporten påbegyndt. I udkastets § 341 videreføres denne regel for rejsebefragtning af bestemt skib. Udvalget antager imidlertid, at en tilsvarende regel ikke er passende i almindelig stykgodstransport, som i hovedsagen foregår som liniefart.

Transportforpligtelsen får her nærmest generisk karakter. Transportøren har betydelig valgfrihed med hensyn til, hvordan transporten af godset til bestemmelsesstedet skal udføres. Foruden transportørens eget ruteoplæg findes der for de vigtige handelsruter alternative oplæg, som transportøren kan gøre brug af, der hvor det er hensigtsmæssigt. En række transportører baserer også deres virksomhed på udnyttelse af andre transportørers transportoplæg, f.eks. indenfor rammeaftaler eller lignen-

de. I overensstemmelse med dette antager udvalget, at der for stykgodsbefordring dog bør opstilles den regel, at transportforpligtelsen ikke bortfalder ved, at det skib, som transportøren tager sigte på at benytte eller det skib, som har godset om bord, går tabt eller bliver uistandsætteligt. På samme måde som i andre kontraktsforhold bør hovedreglerne være, at forpligtelsen ikke bortfalder ved, at den måde transportøren har valgt at opfylde aftalen på, bliver ramt af hindringer og lignende. Dette betyder, at transportøren i sådanne tilfælde som regel vil have både ret og pligt til at fuldføre transporten på anden måde. Jf. Selvig, The Freight Risk, Arkiv for Sjørett, bind 7 § 18.2. Dette er i overensstemmelse med blandt andet anglo-amerikansk opfattelse og stemmer overens med de bestemmelser om adgang til »transshipment« m.v., som man almindeligvis finder i standardvilkår for stykgodstransport. Praktisk set vil det også være den naturlige løsning ved stykgodstransport, at det er transportøren, som i tilfælde, hvor skibet rammes af alvorlig ulykke, undersøger og organiserer videretransport af de mange ladningspartier, som vil være ombord.

Det forhold, at skibet går tabt eller bliver uistandsætteligt, medfører altså ikke, at transportforpligtelsen bortfalder. I tilfælde, hvor en sådan ulykke rammer skibet, kan der imidlertid også indtræde eller foreligge andre omstændigheder, som medfører, at transportforpligtelsen må anses for bortfaldet efter almindelige kontraktsregler, f.eks. krigsfare, jf. stk. 3, eller andre opfyldelseshindringer, sml. købelovens § 23.

Stk. 2 omhandler det tilfælde, hvor der indtræder hindringer, som gør, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset der. Dette kan f.eks. skyldes is, strejke, blokade, civil uro eller krigslignende forhold. I de fleste tilfælde vil hovedspørgsmålet blive, hvor længe skibet i sådanne tilfælde skal vente på, at forholdene normaliseres. Dette spørgsmål må vurderes på baggrund af, at det normalt drejer sig om liniefart, og at lang ventetid vil kunne ødelægge transportørens ruteoplæg. Er det kun en del af lasten, som skal losses i vedkommende havn, kommer hensynet til de øvrige lasteejere også ind i billedet — de vil være interesseret i, at skibet går videre til de havne, hvor deres gods skal losses. Forholdene kan altså variere. Udvalget mener, at reglen bør være, at transportøren kan vælge en anden rimelig lossehavn, hvis hindringen fører til forsinkelse, som må antages at udgøre urimeligt ophold. Når man ser på tidsfaktorens betydning ved moderne stykgodsbefordring, vil det næppe kunne kræves, at transportøren skal affinde sig med så lang ventetid. Eftersom det i de fleste tilfælde vil være muligt at få videresendt godset til bestemmelsesstedet fra den lossehavn, som vælges, skulle hensynet til afsenderen almindeligvis heller ikke tilsigte, at der stilles alt for strenge krav til transportøren. Hvis f.eks. bestemmelsesstedet er en by uden havn, således at godset i alle tilfælde må have en landtransport for at komme frem, er det ikke sikkert, at landtransporten fra den havn, som vælges, er væsentlig længere end fra den oprindelige forudsatte lossehavn. Omkostningerne

ved at bringe godset til bestemmelsesstedet vil transportøren normalt også måtte stå for. Den omstændighed, at godset losses i den havn, transportøren vælger, er altså ikke ensbetydende med, at transportforpligtelsen anses at være opfyldt med losningen. Afsluttes transporten i den valgte lossehavn, kan transportøren efter *stk. 4* kun kræve afstandsfragt, jf. udkastets § 332.

Transportørens ret til at vælge en anden rimelig lossehavn er i overensstemmelse med kontraktspraksis. Transportaftalens standardvilkår indeholder bestemmelser, som i tilfælde af forskellige hindringer for transportens fuldførelse giver transportøren ret til at losse godset i anden havn end forudsat («substitute destination clauses«). Tilsvarende virkning har den såkaldte »nær-klausul«, som oftest er medtaget i transportaftalen. Se om sådanne vilkår: Selvig, The Freight Risk §§ 15.3 og 15.4. Fælles for sådanne bestemmelser er imidlertid, at de samtidig indebærer, at transporten skal anses for fuldført med udlosningen, således at transportøren dermed har krav på fuld fragt. Udvalget mener, at denne løsning efter omstændighederne kan virke urimelig over for afsenderen. Hvis godset bliver losset i en anden havn end aftalt, og transportøren derefter ikke bringer godset frem til aftalt bestemmelsessted, bør lovens normalregel her som ellers, når transporten ikke fuldføres være, at transportøren kun har krav på afstandsfragt.

Efter *stk. 3* kan hver af parterne hæve transportaftalen, hvis udførelsen af transporten vil udsætte skib eller gods for krigsfare m.v. Udvalget foreslår her, at reglerne for rejsebefragtning i udkastets §§ 349 og 351 tilsvarende skal gælde. Dette er i overensstemmelse med den gældende sølovs §§ 135-136.

Stk. 4 omhandler transportørens ret til at kræve afstandsfragt ifølge principperne i udkastets § 332. Afstandsfragt kan også kræves, selvom transportøren efter lov eller aftale ikke har været berettiget til at losse i en anden havn. Afsenderen har måske trods alt fået godset transporteret en del ad vejen mod det endelige bestemmelsessted, hvilket vil gøre hans omkostninger til den resterende del af transporten lavere. Transportøren kan i sådanne tilfælde kræve afstandsfragt, men må eventuelt acceptere et modregningskrav fra afsenderen for de ekstra omkostninger, denne har haft på grund af losningen i en anden havn.

Til § 266. Dispositioner på ladningsejerens vegne

Paragraffen svarer til §§ 102 og 103, i den gældende sølov. Den angiver den fuldmagt, som transportøren har for ladningsejeren. Transportørens almindelige forpligtelser overfor ladningsej eren er fastslået i udkastets § 262, medens nærværende bestemmelse fastsætter transportørens kompetence og beføjelser til at optræde på ladningsejerens vegne i særlige situationer.

I *stk. 1* angives den hovedregel, at transportøren først skal indhente

anvisning fra ladningsejeren, inden han træffer særlige foranstaltninger, dvs. sådanne som falder uden for hans forpligtelser som transportør, for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage ladningsejerens interesse. Bestemmelsen svarer til § 103 i den gældende sølov.

For pligten til at indhente anvisning fra ladningsej eren gives der en undtagelse i *stk. 2.* Dersom tiden eller omstændighederne i øvrigt ikke tillader at indhente anvisning, har transportøren dog ret til på ladningsejerens vegne, at træffe de nødvendige dispositioner og repræsentere ham i sager vedrørende godset. Det samme gælder, hvis anvisning ikke kan indhentes i rette tid, d.v.s. hvis ladningsej eren ikke har ladet høre fra sig inden for et rimeligt tidsrum.

Har transportøren truffet dispositioner, som ikke kan anses for nødvendige, bliver ladningsej eren ikke bundet heraf, medmindre 3. mand var i god tro.

Vedrørende spørgsmål om, til hvem underretning skal ske, henvises til det, som er sagt herom i udkastets § 262, stk. 3.

Paragraffen indeholder ikke nogen ændringer i, hvad der nu gælder i medfør af den gældende sølovs §§ 102 og 103.

Til § 267. Ladningsejerens ansvar for transportørens dispositioner

Paragraffen regulerer ladningsejerens ansvar for transportørens dispositioner og de udlæg, han foretager af hensyn til godset. Den hidtidige bestemmelse findes i den gældende sølovs § 104.

Det er en forudsætning, at der er tale om dispositioner og udlæg, som transportøren med rette har foretaget, enten i henhold til en legalfuldmagt (efter § 266) eller efter anvisning.

Hvis betingelserne for aftalelovens regler om legalfuldmagt er opfyldte, indtræder normale fuldmagtsvirkninger, nemlig at fuldmagtsgiveren bliver bundet som part i aftalen, medens fuldmægtigen selv står udenfor. Fuldmagtsgiverens ansvar er da personligt og ubegrænset. De nuværende regler for transportørens specielle legalfuldmagt for ladningsej eren adskiller sig herfra, ved at ladningsejer-fuldmagtsgiveren ganske vist bliver bundet, men at ansvaret ikke bliver personligt, men begrænset til ladningens værdi. Dette »tingsansvar« er en tiloversbleven rest af det såkaldte eksekutionssystem i forbindelse med, at rederansvarets begrænsning blev afskaffet i 1928.

Der findes efter udvalgets mening ikke nogen grund til at bibeholde denne ordning. Ladningsej eren bør, ligesom i øvrigt ved legalfuldmagt, som hovedregel have et personligt ansvar. Når transportøren i medfør af § 266, første punktum, har indhentet anvisning fra ladningsej eren, bliver denne derfor personlig ansvarlig uden begrænsning til lastens værdi for de omkostninger, som opstår ved de udlæg, som transportøren foretager.

Hvis transportøren af grunde, som angives i udkastets § 266, andet

punktum, har handlet uden ladningsejerens anvisninger, har ladningsejeren også et personligt ansvar. Ansvaret er dog i dette tilfælde begrænset til godsets værdi ved transportens begyndelse.

Sidstnævnte bestemmelse indebærer i og for sig, at ladningsejeren, ved bevidst at undlade at efterkomme transportørens anmodninger om anvisninger, kan begrænse sit ansvar. I praksis ønsker ladningsej eren at holde omkostningerne nede ved at give anvisninger til transportøren.

UDLEVERING AF GODSET

Bestemmelser om transportørens udlevering af godset findes i dag i sølovens §§ 111 til 117. Herudover indeholder sølovens §§ 107 og 108 regler om, hvad transportøren skal iagttage i forbindelse med godsets aflevering til modtageren. Disse paragraffer svarer til udkastets §§ 268-273 med undtagelse af gældende sølovs § 114, som ikke gælder stykgodstransport.

Til § 268. Transportørens udlevering af godset

I denne paragraf indføres modtageren som den 3. person i det transportretlige aftaleforhold. Ved at inddrage modtageren, understreger lovteksten, at modtageren har pligt til at medvirke ved transportaftalens afvikling. Dersom han ikke opfylder sin pligt, sanktioneres dette gennem bestemmelsen i § 271 om oplægning af gods. Transportøren kan herigennem ensidigt afvikle fragtaftalen.

Paragraffens *Stk. 1* svarer til bestemmelsen om aflasterens levering af gods i udkastets § 255.1 den gældende sølov findes bestemmelser af dette indhold i § 107, stk. 1 og § 108. Ligesom godset skal leveres til transportøren i en vis orden, skal transportøren selv udlevere det i en vis orden. Når det gælder systembehandling af containeriseret eller i øvrigt enhedslastet gods, kan det forekomme unødvendigt at nævne. Med tanke på, at der dog findes traditionel godshåndtering, er det ikke desto mindre anset for nødvendigt at fastsætte, at det bør iagttages, at stykgodset ikke efterlades ubeskyttet på kajen.

Ligesom den gældende sølovs § 108 angives det endvidere, på hvilken måde udleveringen skal ske. Forskrifter om hurtighed ved levering og modtagelse har man dog ikke bibeholdt. Det forekommer, at godset afleveres direkte til modtageren, hvilket på grund af den måde, man behandler godset i terminaler, dog ikke længere er sædvanligt. Skulle det forekomme, at udvekslingen af ydelserne sker på en sådan måde, at tidsfaktoren får en særlig betydning, må det dog, selv uden særlig bestemmelse herom, kræves, at rimelig hurtighed udvises på begge sider.

Eftersom dette stykke er et spejlbillede af udkastets § 255, henvises i øvrigt til, hvad der anføres i forbindelse med denne bestemmelse.

Stk. 2 svarer til § 111 i den gældende sølov. Bestemmelsen regulerer modtagerens ret til før modtagelsen at undersøge godset. Når godset udleveres, får modtageren, som det fremgår af § 269, gennem det at modtage godset pligt til at betale fragt og andre fordringer, som transportøren har på grundlag af transportaftalen. Inden denne pligt opstår, har modtageren dog i medfør af denne bestemmelse mulighed til at undersøge godset. Skulle han finde grunde hertil, kan han nægte at tage imod godset. Undersøgelsesretten er generel og således ikke afhængig af, om mistanke om skade foreligger eller ej.

Den transportretlige undersøgelsesret, som her beskrives, adskiller sig fra den køberetlige undersøgelsesret, som nævnes i købelovens § 71. I medfør af denne lovbestemmelse kan køberen ikke unddrage sig betaling, fordi han ikke har haft lejlighed til at undersøge godset. Bestemmelsen, som omfatter betaling i medfør af dokument, påvirker ikke modtagerens undersøgelsesret efter søloven. Denne ret foreligger over for transportøren. I de tilfælde, hvor køberen ikke kan blive rette modtager uden først at lægge betaling, medfører sølovens bestemmelser dog ikke nogen ret til at undersøge godset, før betalingen er slut.

Besigtigelsesret foreligger kun for den, som legitimerer sig som modtager. Er konnossement udstedt, sker legitimering med et originalt konnossement. Dersom transportdokumentet i stedet for er en Sea Waybill eller lignende, er den person legitimeret, som er angivet som modtager. Når det gælder undersøgelse af godset, kan konnossementsindehaveren dog også vælge at give fuldmagt til en anden, fx. køberen.

Den her beskrevne undersøgelsesret indebærer ikke, at modtageren mod transportørens vilje har ret til at kræve, at denne skal træffe mere omfattende foranstaltninger for at lette besigtigelsen. Skal godset udleveres på kaj, kan transportøren næppe have nogen pligt til at losse godset, for at undersøgelse skal kunne finde sted, inden modtageren anmoder om, at godset skal udleveres. I dette tilfælde må undersøgelsen ske om bord, hvilket indebærer, at der næppe kan blive spørgsmål om andet end en meget summarisk og stikprøvemæssig undersøgelse. I liniefart er det, som nævnt, det normale, at godset oplægges i en terminal. Selv dette indebærer af naturlige grunde en indskrænkning i modtagerens undersøgelsesret, eftersom den må udøves over godset, således som det da ligger oplagt.

Til § 269. Modtagerens pligt til at betale fragt m.v.

Paragraffen, som svarer til § 112 i den gældende sølov, giver udtryk for princippet om samtidig udveksling af ydelser. Ved at udlevere fuldfører transportøren sit udleveringsløfte, d.v.s. det, at han har påtaget sig at udlevere godset til den rette person på bestemmelsesstedet. Samtidig opstår der for modtageren ved at modtage godset en pligt til at betale fragt og andre fordringer. Transportøren har tilbageholdelsesret i godset i

medfør af udkastets § 270 og søpanteret i gods i medfør af § 251, nr. 3, i den gældende sølov.

Stk. 1 omhandler de tilfælde, hvor godset udleveres mod konnossement. Hvad modtageren skal betale, fremgår af konnossementet. Grunden hertil er, at man har villet forhindre overraskende omkostninger i at dukke op for en godtroende konnossementserhverver. Blandt de fordringer, som kan komme på tale ud over fragten, kan nævnes f.eks. efterkrav. Det skal her understreges, at det udelukkende er transportørens fordringer i henhold til konnossement, som omhandles, og således ikke afsenderens eller en andens fordringer, som er medtaget i konnossementet.

Dersom konnossement ikke er udstedt, gælder i henhold til *stk. 2,* at modtageren alligevel er forpligtet til at betale de fordringer med baggrund i transportaftalen, som han enten er blevet underrettet om ved udleveringen, eller som han indså eller burde have indset, at transportøren ikke har fået betaling for.

Til § 270. Tilbageholdsret

Paragraffen, som svarer til § 113 i den gældende sølov, indeholder bestemmelser om transportørens tilbageholdelsesret i godset.

Af udkastets § 269 fremgår det, at modtager ved at modtage godset bliver forpligtet til at betale fragt og andre fordringer. Samtidig følger det af § 270, første punktum, at transportøren ikke har pligt til at udlevere godset, før betalingen er sket. Det er derfor, han har tilbageholdelsesret i godset. Samtidigheden i udveksling af ydelser kan føre til et deadlock. Hvis parterne ikke bliver enige, må der findes en måde, som indebærer sikkerhed for begge, uden at losningen hindres. Dette sker ved, at modtageren, i stedet for at erlægge betaling, stiller sikkerhed for det fordrede beløb.

De fordringer, som bestemmelsen omhandler, er dels fragt og andre fordringer, som omhandles i udkastets § 269, dels andre fordringer, over for hvilke sikkerhed foreligger gennem søpanteret i henhold til § 251 i den gældende sølov. Sidstnævnte slags fordringer omfatter blandt andet fordring på bjærgeløn og på bidrag til almindeligt havari. Endvidere omfattes fordringer, der grunder sig på, at bortfragteren eller skibsføreren i henhold til sin lovbestemte fuldmagt har truffet en aftale eller foranstaltning eller gjort udlæg for ladningsejerens regning. Endvidere omfattes ladningsejeres fordringer på erstatning for gods, der er solgt til fordel for andre ladningsej ere, samt endelig bortfragterens fordring i henhold til fragtaftalen, såfremt fordringen kan gøres gældende mod den, som kræver udlevering.

Det følger af andet punktum, at transportøren, når godset er blevet udleveret, kan kræve sikkerheden frigivet. Modtageren har dog mulighed for at forhindre dette gennem arrest eller forbud. På denne måde fremtvinges en tvist om betaling.

Stiller modtageren ikke fornøden sikkerhed, kan transportøren i medfør af udkastets § 271 oplægge godset under sikker forvaring.

Dette indebærer, at transportøren frigør sig fra fortsat ansvar i henhold til transportaftalen. Derved har han ikke opgivet sine rettigheder i henhold til aftalen i forhold til transportkunden, eftersom han endnu ikke har udleveret godset til modtageren. Tilbageholdelsesretten bibeholdes således, selv om godset er lagt op.

Såfremt modtagerens speditører tager sig af godset efter fuldført transport og efter modtagerens ordre, f.eks. til oplagring i en overgangsperiode, er situationen den modsatte. Godset anses da for at være kommet i modtagerens besiddelse.

Hvis tilbageholdelsen af godset ikke fører til betaling af transportørens fordring, kan transportøren sælge af godset, og på denne måde få sin fordring betalt, jf. udkastets § 272.

Ved siden af tilbageholdelsesretten har transportøren endvidere søpanteret i ladning i henhold til den gældende sølovs § 251. Søpanteret i ladning falder bort, når godset udleveres, når det sælges ved tvangsauktion, ved forældelse, eller når det under rejsen sælges for at fyldestgøre skibets eller ladningens behov.

Til § 271. Oplægning af gods

Paragraffen, der svarer til § 115 i den gældende sølov, regulerer transportørens ensidige afvikling af transportaftalen ved at lægge godset op. Bestemmelsen kan anvendes, såvel når modtageren ikke opfylder sine forpligtelser, som når modtageren ikke er kendt.

Af *stk. 1* i denne paragraf fremgår det, at hvis modtageren ikke inden for det af transportøren angivne tidsrum, jfr. udkastets § 268, har taget imod godset, har transportøren ret til at lægge dette op. Er der ikke fastsat nogen tidsfrist, kan godset oplægges, når rimelig tid til afhentning er gået. Herved har transportøren endvidere fuldført sin omsorgspligt, som ellers principielt strækker sig frem til det tidspunkt, hvor godset leveres til modtageren eller dennes repræsentant. Oplægningen skal dog ske på en sådan måde, at godset er i sikker forvaring.

Stk. 2 indeholder forskrifter om transportørens underretningspligt ved oplægning. Underretning skal ske til de samme personer som nævnt i udkastets § 262, stk. 3.

Som det fremgår af udkastets § 272, har transportøren ret til at sælge gods eller på anden måde bortskaffe det. Det må dog ikke ske, før en rimelig frist er gået. Denne tidsfrist skal i henhold til denne bestemmelse angives i underretningen.

Til § 272. Transportørens beføjelse over gods, som ikke afhentes

En tilsvarende bestemmelse findes i § 116 i den gældende sølov. Når den i stk. 1 i udkastets § 271 nævnte frist er udløbet, kan transportøren i hen-

hold til § 272, *stk. 1*, sælge godset. Dette kan dog kun ske i det omfang, at transportørens fordringer og hans udlæg for omkostninger dækkes. Hvis salget ikke indbringer tilstrækkeligt til at tilgodese transportørens krav, bevares, som det fremgår af udkastets § 273, afsenderens ansvar.

I dag siges det i § 116 i den gældende sølov, at salg af godset skal ske ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde. Det har dog vist sig, at offentlig auktion i praksis ikke altid giver den bedste pris. Mange gange kan et privat salg være mere fordelagtigt. Nogen forskrift om, at salg i første omgang skal ske ved offentlig auktion, er derfor ikke medtaget. Derimod er det særskilt slået fast, at transportøren ved bortsalget skal handle med omhu.

Det kan dog tænkes, at godset, f.eks. på grund af indtrufne mangler, ikke kan afhændes, eller at det allerede fra begyndelsen er åbenbart, at omkostningerne i forbindelse med salget ikke vil kunne dækkes af prisen. I sådanne tilfælde har transportøren i henhold til *stk. 2* ret til at råde over godset på anden vis.

Til § 273. Afsenderens ansvar for fragten m.v.

Paragraffen erstatter § 117 i den gældende sølov. Principperne for afsenderens ansvar er dog ændret i nærværende bestemmelse. Af § 117 i søloven følger det, at transportøren, hvis modtageren ikke betaler fragt og andre fordringer, som transportøren har, i første række skal sørge for at få dækket sine krav ved salg af godset. Han kan først vende sig mod befragteren, hvis dette ikke lykkes. Har transportøren i stedet udleveret godset til modtageren, er hovedreglen, at befragteren ikke længere er ansvarlig for fordringerne. En undtagelse herfra gælder dog, dels når transportøren kan bevise, at fordringen ikke kunne være dækket ved salg af godset og dels, når befragteren ville blive beriget på transportørens bekostning, hvis kravet faldt bort.

Denne bestemmelse ændres til, at afsenderen efter *stk. 1* forbliver ansvarlig for transportørens fordringer, selv om godset udleveres, således at transportøren ikke har nogen pligt til først at holde sig til godset, inden han kan kræve betaling af afsenderen. Baggrunden herfor er, at transportørens retsstilling bør være uafhængig af det interne forhold mellem sælgeren og køberen. For de tilfælde, hvor transportøren har kendskab til, at skade vil opstå for afsenderen ved godsets udlevering, bør han dog ikke kunne kræve, at afsenderen betaler fragten.

I *stk. 2* slås det fast, at transportøren ikke har nogen pligt til at sælge gods for at få betalt sine fordringer. Han kan i stedet vende sig direkte mod afsenderen med sine krav. Har salg fundet sted, uden at fordringerne er blevet dækket, består afsenderens ansvar for den resterende del af kravet.

TRANSPORTØRENS ERSTATNINGSANSVAR

Udgangspunktet for de foreslåede nye bestemmelser om transportørens ansvar er fortsat de skandinaviske landes binding til Haag-Visby-reglerne. Hvor det er muligt uden at gå imod denne konventionsbinding, er Hamburg-reglerne dog indarbejdet.

I udkastets §§ 274-289 reguleres transportørens erstatningsansvar ved stykgodstransporter. Efter en indledende bestemmelse om ansvarsperioden behandles i de 4 følgende paragraffer forskellige typer af skader. Herefter følger regler om erstatningens beregning og om begrænsning af ansvaret. De sidste 8 paragraffer i dette afsnit drejer sig om, foruden særskilte bestemmelser om ansvaret, når transporten delvis udføres af en undertransportør, fordringer, som ikke grundes på transportaftalen, tab af retten til ansvarsbegrænsning, ansvar for dækslast, underretning om skade samt om bidrag til fælles havari.

Bestemmelserne om transportørens erstatningsansvar svarer hovedsageligt til § 118, §§ 120-123 samt §§ 161, 162 og 168 i den gældende sølov. Tilsvarende regler findes i Hamburg-reglerne i artiklerne 4-11 samt 19 og 24, og til Haag-Visby-reglernes art. 1-9.

Til § 274. Ansvarsperioden

Paragraffen svarer til § 118, stk. 1, i den gældende sølov og art. 4 i Hamburg-reglerne. De generelle regler i den nye bestemmelses stk. 1 om ansvarsperioden får sit nærmere indhold i stk. 2 og 3.

I den gældende sølovs § 118 angives det, at transportøren bærer ansvaret for godset, medens det er i hans varetægt om bord eller i land. Denne ganske omfattende bestemmelse, hvor ansvaret strækker sig fra det tidspunkt, man får godset i varetægt med henblik på transport, til man udleverer det til modtageren eller næste led i transportkæden, er dog delvist fravigelig. I henhold til § 168, stk. 2, i den gældende sølov kan transportøren forbeholde sig frihed fra ansvar for tiden før lastningens begyndelse og efter losningens afslutning. Det tvingende ansvar omfatter altså kun tidsrummet mellem lastning og losning. I praksis har afgrænsningen af den tvingende ansvarsperiode givet anledning til fortolkningsproblemer, når det gælder om nøjagtigt at fastsætte grænserne for transportørens ansvar. På baggrund heraf, og da Haag-reglernes ansvarsperiode og den ofte udnyttede mulighed for ansvarsfraskrivning, er blevet kritiseret som retspolitisk utilfredsstillende, blev man ved Hamburg-reglernes udarbejdelse enig om, at ansvarsperioden burde omfatte den tid, som godset er i transportørens varetægt. Dette svarer til den regel om ansvarsperioden, der findes i konventioner om luft- og landtransport.

Den i art. 4 i Hamburg-reglerne angivne ansvarsperiode er taget ind i bestemmelsens *stk. 1.* Denne udvidelse af perioden for det ufravigelige ansvar strider ikke med Haag/Visby-reglerne, der stiller de deltagende

stater frit med hensyn til hvilket ansvar, der skal gælde i perioden før lastningen og efter losningen. For at sådan før- eller eftertransport, som transportøren udfører med andet transportmiddel, ikke tvingende skal være omfattet af bestemmelsen, er det angivet, at ansvaret gælder, medens godset er i transportørens varetægt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen. Hvorvidt parterne kan aftale, at sølovens ansvarsregler skal gælde for før- eller eftertransporter afhænger af de særlige regler herom.

I art. 4, stk. 3, i Hamburg-reglerne anføres det, at godset skal anses for at være i transportørens varetægt, så længe det er transportørens ansatte eller nogle af hans medhjælpere, der tager sig af det, eller det står under deres kontrol. Det er ikke anset for nødvendigt særligt at fremhæve dette i lovteksten.

Selv om den i stk. 1 angivne ansvarsperiode er klarere udformet end den, som følger af Haag-Visby-reglerne, kan visse grænseproblemer opstå. For såvidt som muligt at undgå disse, har man i paragraffens *stk. 2* i overensstemmelse med art. 4, stk. 2, i Hamburg-reglerne nærmere angivet, hvornår godset skal anses for at være kommet i transportørens varetægt, respektive hvornår varetægten skal anses for at være ophørt.

I medfør af *stk. 2* tager varetægtsperioden sin begyndelse på det tidspunkt, hvor transportøren modtager godset fra aflasteren eller en anden, til hvem godset efter gældende love eller forskrifter skal overleveres i lastehavnen. På hvilket tidspunkt varetægtsperioden indtræffer, må afgøres under hensyntagen til omstændighederne ved den faktiske ladningshåndtering.

Hvornår varetægtsperioden ophører, reguleres i *stk. 3.* For det første ophører ansvaret, når godset udleveres til modtageren. Skulle modtageren ikke tage imod godset, kan transportøren, som det fremgår af udkastets § 272, oplægge godset for modtagerens regning. Transportørens varetægtsansvar ophører, når en sådan oplægning sker. Det samme gælder, når godset oplægges i overensstemmelse med transportaftalen eller lov eller sædvane. Det skal bemærkes, at det er lov eller sædvane i *lossehavnen,* som her er afgørende. Endelig ophører varetægtsperioden, dersom transportøren overlader godset til en myndighed eller nogen anden, til hvilket godset kan overlades i medfør af lov eller forskrifter, som gælder i lossehavnen. Hermed tænkes først og fremmest på told- og havnemyndigheder og lignende halvofficielle institutioner eller selskaber, f.eks. visse stevedoreselskaber med monopolstilling.

Til § 275. Ansvar for ladningsskader

Paragraffen svarer til § 118 i den gældende sølov. Hamburg-reglernes art. 5, stk. 1, art. 5, stk. 6 og art. 5, stk. 7, indeholder hovedreglen om transportørens ansvar for tingsskade, jfr. Haag/Visby-reglernes art. 4, stk. 2. Af *stk. 1* fremgår det, at transportøren, ligesom i medfør af § 118 i

den gældende sølov, er ansvarlig for skade som følge af, at godset går tabt eller bliver beskadiget. Skaden skal være opstået i den ansvarsperiode, som er angivet i udkastets § 274. Ansvaret er et culpaansvar med omvendt bevisbyrde, d.v.s. at der er en formodning for, at transportøren er ansvarlig for de skader på godset, som kan henføres til denne periode. Kan transportøren bevise, at hverken han selv eller nogen, han svarer for, har forårsaget eller medvirket til skaden, er han imidlertid fri for ansvar.

Fra dette ansvar for fejl og forsømmelse («culpaansvaret«) med omvendt bevisbyrde, jf. den gældende sølovs § 118, gøres undtagelse for fejl og forsømmelse, som nogen gør sig skyld i ved navigeringen eller behandlingen af skibet samt for brand, som ikke er forvoldt ved fejl eller forsømmelse af transportøren selv. Dette reguleres særskilt i udkastets § 276. Undtagelse fra transportørens generelle culpaansvar foreligger tillige ved transport af levende dyr. Ansvaret for levende dyr reguleres i udkastets § 277.

Derimod foreslås det ikke at medtage det såkaldte »katalog« over ansvarsfritagelsesgrunde, jf. Haag-Visby-reglernes artikel 4, stk. 2, der er medtaget i den gældende sølovs § 118, stk. 2, litra c-p. Der er her tale om en fortegnelse over accepterede ansvarsfraskrivelsesklausuler i et konnossement, som det ikke er fundet nødvendigt at medtage ved siden af hovedreglen om transportørens culpaansvar.

Ved siden af den almindelige culparegel findes der ikke noget egentligt behov for en særskilt regel om deviation. For at tydeliggøre dette har man dog i *stk. 2* indtaget en bestemmelse om, at transportøren ikke er ansvarlig for skade, som skyldes foranstaltninger for at redde liv eller rimelige handlinger for at redde ejendom til søs. Bestemmelsen svarer til art. 5, stk. 6, i Hamburg-reglerne, samt til Haag/Visby-reglerne art. 4, stk. 2 1.1 Hamburg-reglernes artikel 5 (6) angives det, at undtagelsen ikke gælder almindelig havari. Som tidligere nævnt har man ikke anset det for nødvendigt specielt at angive dette i lovteksten. Bestemmelserne om almindelig havari gælder under alle omstændigheder.

Stk. 3 indeholder en bestemmelse om samvirkende skadesårsager, hvilket svarer til Haag-Visby-reglernes art. 4 og til art. 5, stk. 7, i Hamburg-reglerne. Den indebærer, at transportøren, når en skade er opstået såvel på grund af fejl eller forsømmelse fra hans side som af anden årsag, blot er ansvarlig i det omfang, skaden kan henføres til hans culpøse adfærd. Det påhviler dog transportøren at bevise, i hvilken udstrækning skaden ikke kan henføres til fejlen eller forsømmelsen. Bestemmelsen er udformet med forbillede i art. 17, stk. 5, i konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring af landevej (CMR), jf. bekendtgørelse C nr. 93 af 21. september 1965.

Til § 276. Skade på grund af navigering og brand

Paragraffen svarer til den gældende sølovs § 118, stk. 2 litra a og b, og Haag-Visby-reglernes art. 4, stk. 2, litra a og b. Hamburg-reglerne indeholder ikke en tilsvarende regel.

Fra hovedreglen i udkastets § 275 om transportørens præsumptionsansvar foreligger der i henhold til denne paragraf en legal undtagelse for såvidt angår nautisk fejl og brand. Paragraffen stemmer med den nuværende § 118, stk. 2 litra a og b, og stk. 3 i den gældende sølov. Baggrunden for undtagelsen er sørejsens karakter af en fælles fare for skib og last.

I medfør af *stk. 1* foreligger der ansvarsfrihed ved nautisk fejl og ved brand. Disse ansvarsfrihedsgrunde kan dog falde bort, dersom oprindelig usødygtighed foreligger. Dette er anført i *stk. 2.* Transportørens grundlæggende pligt til at benytte et sødygtigt skib fastslås i udkastets § 264, stk. 2. Pligtens erstatningsretlige side angives i nærværende bestemmelse.

Der foreligger to betydningsfulde begrænsninger i disse undtagelser. For det første pligten til at holde et skib sødygtigt i tiden inden rejsens begyndelse, dvs. såkaldt oprindelig sødygtighed. For det andet er ansvaret ikke objektivt, men et præsumptionsansvar. Transportøren skal bevise, at han har udvist tilbørlig omhu.

Til § 277. Ansvar for levende dyr

Paragraffen svarer til den gældende sølovs § 168, stk. 2, Haag-Visby-reglernes art. 1 litra c, og Hamburg-reglernes art. 5, stk. 5.

Baggrunden for en særregel om ansvar for transporter af levende dyr er, at sådanne transporter indebærer specielle problemer blandt andet vedrørende pasning og tilsyn med dyrene. Desuden kan dyrene mange gange repræsentere betydelige værdier.

Medens den gældende sølovs § 168, stk. 2, giver transportøren ret til at fraskrive sig ansvaret blandt andet for levende dyr, foreslås i *stk. 1* en regel svarende til Hamburg-reglernes art. 5, stk. 5, der fastsætter en legal modifikation i den generelle ansvarsregel, når der transporteres levende dyr. Herefter skal transportøren ikke være ansvarlig for de specielle risici, som er forbundet med transporter af denne slags.

Kan transportøren bevise, at han har fulgt de særskilte instruktioner, som er givet ham vedrørende dyrene, og at skaden kan henføres til de specielle risici, som foreligger ved transport af levende dyr, skal skaden præsumeres at skyldes sådanne særlige risici, for såvidt det ikke kan bevises, at skaden helt eller delvis beroede på fejl eller forsømmelse udvist på transportørens side, *jf. stk. 2.* En transportør er dog ikke befriet fra sit ansvar, blot fordi han har fulgt de ham givne instruktioner, som han måtte have forstået var fejlagtige.

Til § 278. Ansvar for forsinkelse

Paragraffen svarer til art. 5, stk. 1-3 i Hamburg-reglerne. I den gældende sølov findes bestemmelser om forsinkelsesansvar i§ 118 og § 130.

Ved sølovsændringen i 1973 indførtes en udtrykkelig præceptiv bestemmelse om ansvar for forsinkelsesskade. Baggrunden var den opfattelse, som var kommet til udtryk, fremfor alt i engelsk retspraksis, om, at forsinkelsesansvaret ikke blot omfattede sådanne »forsinkelsesskader«, som førte til tingsskade på godset, men også rene forsinkelsesskader.

I *stk. 1* er indtaget en bestemmelse, som svarer til det, der følger af den gældende sølovs § 118, stk. 1, vedrørende spørgsmålet om forsinkelse. Transportøren er således i medfør af hovedreglen ansvarlig for den skade, som følger af, at godset leveres for sent. Af henvisningen til udkastets § 275 følger det, at transportøren på samme måde som ved tingsskade har mulighed for at bevise, at han ikke har udvist fejl eller forsømmelse og dermed er ansvarsfri. Forsinkelsesansvar efter den gældende sølovs § 130 er ikke dækket af udkastets § 278. Dette medfører ikke ændring af den gældende retstilstand, da afsenderen i medfør af de almindelige erstatningsregler indenfor kontrakt fortsat har ret til erstatning for tab som følge af forsinkelse, som er omfattet af den gældende § 130.

Det følger endvidere af henvisningerne til udkastets §§ 276 og 277, at reglerne om ansvarsfrihed for nautisk fejl og brand samt transport af levende dyr kan anvendes også på forsinkelsesansvaret.

I *stk. 2* defineres begrebet forsinkelse. Bestemmelsen bygger på art. 5, stk. 2, i Hamburg-reglerne.

Inden for transportretten indebærer det almindelige forsinkelsesbegreb, at den faktiske tid overskrider den tid, transporten må vare (transporttid). Det er derfor vigtigt at bestemme længden af denne frist. Er en bestemt transporttid aftalt, foreligger der ikke noget problem. Hvis dette ikke er tilfældet, må man, som det angives i nærværende bestemmelse, gå ud fra det tidsrum, som under de foreliggende omstændigheder med rimelighed kunne kræves af en omhyggelig transportør. En tilsvarende bestemmelse findes i art. 19 i GMR.

Bedømmelsen af transportfristens længde må ske ikke blot med henvisning til normaltiden (typebedømmelse), men også til omstændighederne i det enkelte tilfælde (individuel bedømmelse). Dersom skibets rejse f.eks. bliver forsinket af en omfattende storm, som ville have forsinket også andre lignende skibe, forlænges transportfristen altså på tilsvarende måde. Med undtagelse af særlige tidsgaranterede transporter er det normalt kun væsentlige overskridelser af transportfristen, som indebærer en juridisk relevant forsinkelse.

Bestemmelserne om forsinkelsesskade omhandler de tilfælde, hvor godset ganske vist ikke udleveres i tide, men hvor en udlevering dog sker. I *stk. 3* findes en bestemmelse, som behandler forsinkelsens overgang til totaltab. Når forsinkelsen har varet et længere tidsrum, er der grund til at

regne med, at godset i stedet kan være gået tabt. For at dette spørgsmål ikke skal holdes åbent, har man i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, i Hamburg-reglerne angivet, at erstatning, svarende til erstatning for tab af godset i medfør af udkastets § 275, kan kræves, når forsinkelsen har varet i 60 dage. Denne bestemmelse bygger på andre transportkonventioner, fx. GMR.

Til § 279. Beregning af erstatning for tingsskader

Paragraffen stemmer med § 120, stk. 1, i den gældende sølov, og Haag-Visby-reglernes art. 4, stk. 5 litra b. En tilsvarende bestemmelse savnes i Hamburg-reglerne.

I paragraffen findes principperne for beregning af den erstatning, der gives ved tingsskade (normalerstatning). At erstatningen beregnes på denne måde, kan indebære en afvigelse fra princippet om fuld erstatning som følge af en skade. Erstatningen kan endvidere begrænses ved den beløbsmæssige ansvarsbegrænsning, som følger af udkastets § 280 og af reglerne om rederens globalbegrænsning i den gældende sølovs 10. kapitel.

Princippet om en normalerstatning har sit udspring i afsenderens normale interesse i, at en transport bliver udført. Ved beregning af en sådan interesse er det i reglen godsets handelsværdi efter transportens fuldførelse, der er afgørende. Man ser således bort fra den skadelidtes individuelle interesse og koncentrerer sig om normalinteressen. Ved erstatningens beregning går man traditionelt inden for søretten ud fra værdien på bestemmelsesstedet, heri indregnet fragt og forsikringspræmier. Den højere værdi på bestemmelsesstedet omfatter endvidere den gevinst, som kan gøres ved salg af godset dér. Af bestemmelsen i *stk. 1* følger det, at godsets værdi ikke alene bestemmes gennem tilknytning til bestemmelsesstedet. Som det angives i lovteksten er også det tidspunkt, ved hvilken godset ifølge aftalen er udleveret eller burde have været udleveret, af betydning. Dette gælder specielt ved hurtige prisforandringer i markedet.

Som det fremgår af *stk. 2,* bestemmes beregningsmetoden i øvrigt nærmere gennem tilknytning til børspris, markedspris eller den almindelige værdi af gods af samme slags og kvalitet. Dette følger af normale skadesvurderingsprincipper. Afvigelsen fra disse principper følger derimod af, at erstatning som regel almindeligvis ikke skal gives for indirekte skader eller individuelle interesser, f.eks. en speciel mulighed for lastmodtageren til at sælge godset videre til usædvanlig høj pris.

Til § 280. Ansvarsgrænser

Paragraffen, som svarer til § 120, stk. 2, i den gældende sølov bestemmer den beløbsmæssige ansvarsbegrænsning ved tingsskader. Systemet med dobbelte ansvarsgrænser indebærer, som det fremgår, at grænsen for

transportørens ansvar som udgangspunkt kan beregnes som 667 SDR pr. kollo eller anden godsenhed. Hvis ansvarsgrænsen derved bliver højere, kan den i stedet for beregnes til 2 SDR pr. kg. af det berørte gods bruttovægt.

At afgøre, hvad der skal opfattes som et kollo eller en godsenhed, kan ind imellem volde besværligheder. Man har dog ikke foreslået at fastsætte nogen bindende definition. Ved bedømmelsen kan man dog få nogen hjælp i nordisk og international retspraksis. Se Selvig, Unit Limitation of Carriers Liability, 1960, side 35-80.

Dersom ansvarsbegrænsningen i stedet for skal beregnes efter bruttovægt, omfattes også emballagen på det gods, som faktisk er blevet beskadiget. En delskade kan dog indebære, at hele kolloet eller forsendelsen må anses for skadet.

Det fremgår af § 120, stk. 4, i den gældende sølov, at en højere ansvarsgrænse kan bestemmes ved aftale mellem transportøren og aflasteren. En sådan aftale behøver ikke altid at være udtrykkelig, men kan også anses at foreligge ved, at den højere værdi fremgår af aflasterens oplysninger om godsets art, og at værdien uden forbehold er indført i konnossement eller andet transportdokument. Denne værdi er da gældende som beløbsmæssig ansvarsgrænse og kan også anses at udgøre godsets virkelige værdi i henhold til stk. 1, hvis ikke andet bevises. Den nævnte bestemmelse er ikke blevet taget ind i det foreliggende forslag, eftersom dette anses at gælde uden særskilt bestemmelse herom. Dersom aflasteren svigagtigt giver urigtige oplysninger om godsets beskaffenhed og værdi, bliver transportøren ikke ansvarlig for det herigennem angivne højere beløb. Dette følger af § 30 i aftaleloven og er derfor ikke særskilt angivet i lovteksten.

Til § 281. Ansvarsgrænser for enhedsiastet gods

Paragraffen svarer til § 120, stk. 3, i den gældende sølov, Haag-Visby-reglernes art. 4, stk. 5c, samt til art. 6, stk. 2, i Hamburg-reglerne. Den indeholder den såkaldte containerklausul, som indførtes i søloven gennem Visby-reglerne. Bestemmelsen er en hjælperegel ved beregningen af ansvarsgrænsen, når spørgsmålet opstår vedrørende gods, der er lagt i containere, trailers eller lignende transportanordninger. Godset kan være sammenført i transportanordningen af transportøren, men kan også være samlastet ved afsenderens foranstaltning.

Udgangspunktet er de kolli eller enheder, som i transportdokumentet er angivet at være pakket i en container eller lignende ordning. I det omfang noget sådan ikke er anført, skal al gods, som findes i transportanordningen, anses at være én enhed.

Kravet om, at de kolli, som er samlastet i en transportenhed, skal opgives i transportdokumentet, indebærer, at transportøren ikke tvinges til at svare med et højere ansvarsbegrænsningsbeløb for indhold, som han ik-

ke nærmere kender til. Desuden kan den, som erhverver transportdokumentet, ud af dette læse, under hvilket ansvar godset transporteres.

For at ingen tvivl skal råde om, hvad der gælder, når antallet af kolli i transportanordningen kun delvis er gengivet i transportdokumentet, har man i andet punktum udtrykkelig angivet, at det øvrige gods skal regnes som en enhed.

Er selve transportanordningen gået tabt eller beskadiget, regnes denne ved beregningen af ansvarsbegrænsningsbeløbet som en særskilt enhed. Dette gælder dog ikke, hvis anordningen ejes eller i øvrigt er i transportørens varetægt.

Til § 282. Ansvar, som ikke grundes på transportaftalen

Denne paragraf svarer til § 122, stk. 1 og stk. 2, i den gældende sølov, Haag-Visby-reglernes art. 4bis, og art. 7 i Hamburg-reglerne.

I medfør af *stk. 1* gælder bestemmelserne om ansvarsfrihed eller ansvarsbegrænsning, selv om en sag mod transportøren ikke støtter sig på transportaftalen. Grunden til, at man har denne regel, som er sædvanlig i internationale konventioner, er, at man ikke skal kunne omgå de aftalte ansvarsgrænser, forældelsesfrister m.v., ved at påberåbe sig f.eks. erstatningsregler uden for kontrakt. Bestemmelsen omfatter alle former for krav, der ikke støtter sig på selve transportaftalen.

Af samme grund er den såkaldte »Himalaya-bestemmelse«, der har navn efter en konkret retssag, i *stk. 2* opstået. For at ansvarsbegrænsningsreglerne ikke skal kunne omgås gennem at rejse sag mod transportørens hjælpere i stedet for mod transportøren selv, er det fastslået, at medhjælperne er berettiget til på samme måde som transportøren at begrænse deres ansvar. Det er dog en forudsætning, at medhjælperne har handlet i tjenesten eller for at fuldføre opgaven. Bestemmelsen omfatter såvel selvstændige medhjælpere som ansatte.

Bestemmelserne i stk. 2 indebærer ikke nogen regulering af ansvar uden for kontrakt, men indebærer blot, at ansatte og medhjælpere udover almindelige erstatningsregler om ansvarsfrihed og lempelse af erstatningsansvaret i det omfang, der er behov herfor, kan påberåbe sig sølovens regler om ansvarsfrihed og ansvarsbegrænsning.

Stk. 3 fastsætter, at det samlede ansvar, som kan pålægges transportøren, sammenlagt med det ansvar, der kan pålægges hans folk, aldrig kan overstige ansvarsgrænsen i medfør af udkastets § 280.

At retten til ansvarsbegrænsning kan fortabes i visse tilfælde fremgår af §283.

Til § 283. Tab af retten til ansvarsbegrænsning

Paragraffen svarer til § 120, stk. 6 og 122, stk. 3, i den gældende sølov, Haag-Visby-reglernes art. 4, stk. 5e og til 4 bis, stk. 4, samt art. 8, i Hamburg-reglerne. Ved »tab« forståes det økonomiske tab, som er en følge af,

at godset bliver beskadiget, går tabt eller bliver forsinket, altså det samme som i den gældende sølovs § 118. Selvom formuleringen er anderledes end i den gældende sølovs § 120, stk. 6, er der ikke tiltænkt nogen ændring af retstilstanden.

Retten til ansvarsbegrænsning bortfalder for den, der selv har forvoldt skaden med forsæt eller med grov uagtsomhed og med viden om, at en sådan skade sandsynligvis ville indtræffe. Bestemmelsen kan anvendes både på transportøren og på hans ansatte og medhjælpere. Begrænsningsretten går tabt, for den som har forvoldt skaden på den nævnte måde. Dersom transportørens ansatte igennem deres handlemåde således har forårsaget skaden, indebærer dette ikke, at transportørens ret til ansvarsbegrænsning bortfalder.

Det kan ind imellem være vanskeligt at afgøre, hvilke personers handlinger kan medføre, at ansvarsbegrænsningsretten bortfalder, f.eks. for et rederi, der drives i form af et aktieselskab. I forarbejderne til den gældende sølovs § 237 (betænkning nr. 924/1981, side 36), der indeholder en tilsvarende bestemmelse om bortfald af retten til globalbegrænsning, udtales det blandt andet, at man med rederen selv må kunne sidestille hans overordnede medarbejdere med selvstændigt ansvar for ledelsen. Rederen vil dog ikke kunne identificeres med skibsføreren i denne relation, da dennes adgang til at handle for rederiet, normalt vil være begrænset til de i sølovens 4. kap. specificerede områder.

Det skal understreges, at den omstændighed, at den skadevoldende person har indset, at en skade af en eller anden slags sandsynligvis kunne indtræffe, ikke er tilstrækkeligt for, at bestemmelsen skal anvendes. Derudover kræves, at skadevolderen indså, at en sådan skade, som siden også blev en realitet, sandsynligvis ville blive følgen af hans handlemåde.

Til § 284. Ansvar for dækslast

Paragraffen svarer til § 168, stk. 2, i den gældende sølov, Haag-Visby-reglernes art 4c), samt til art. 9, stk. 3, i Hamburg-reglerne.

Når transportøren i strid med forskrifterne i § 263 transporterer gods på dæk, bliver han i medfør af *stk. 1* ansvarlig for sådan skade, som udelukkende er en følge af transporten på dæk. Dette gælder, uanset hvad der følger af udkastets §§ 275-278. Transportøren bliver med andre ord på objektivt grundlag ansvarlig for sådan tings- eller forsinkelsesskade, som udelukkende beror på den omstændighed, at godset er transporteret på dæk. Kunne skaden lige så godt være opstået, dersom godset var transporteret i lastrum, bliver bestemmelsen således ikke anvendelig.

I *stk. 2* slås det fast, at transportørens ansvar skal være ubegrænset, når godset transporteres på dæk i strid med udtrykkelige bestemmelser om transport under dæk.

Til § 285. Transportørens ansvar for undertransportør

Paragraffen svarer til art. 10, stk. 1, i Hamburg-reglerne samt § 123, stk. 1 og 168, stk. 3, i den gældende sølov.

Ved sølovsændringerne i 1973 indførtes de nævnte lovbestemmelser, for at man kunne regulere det ansvarsproblem, som forelå ved underbortfragtning og gennemgangstransport. Den kontraherende transportør vil fortsat være ansvarlig, såfremt det ikke udtrykkelig er klart, at parterne på forhånd er enedes om eller klart forudsatte, at transporten helt eller delvis skulle udføres af en anden transportør. Tilsvarende bestemmelser indførtes i de øvrige nordiske landes sølove. Hamburg-reglerne tog den nordiske lovgivning som forbillede for sine regler.

I medfør af *stk. 1* gælder som hovedregel, at den kontraherende transportør forbliver ansvarlig for transporten, som om han selv har udført denne, selvom transporten helt eller delvis udføres af en anden transportør. At ansvarsreglerne i dette kapitel skal anvendes, som om den kontraherende transportør selv har udført transporten, indebærer for eksempel, at denne bliver ubegrænset ansvarlig, når undertransportøren har forårsaget skaden med forsæt eller ved grov uagtsomhed, jfr. udkastets § 283.

I medfør af *stk. 2* gælder den undtagelse fra hovedreglen, at den kontraherende transportør kan forbeholde sig frihed fra ansvar for skade, som er forårsaget af en hændelse, som indtræffer, medens godset er i undertransportørens varetægt. En forudsætning herfor er dog, at det i transportaftalen udtrykkeligt er aftalt, at en bestemt del af transporten skal udføres af en navngiven undertransportør. Det er her tilstrækkeligt, at en bestemt og klart identificerbar gruppe af skibe, f.eks. »ACL ships«, eller linien er angivet. I dette stk. er medtaget en udtrykkelig bestemmelse om, at det er transportøren, som skal godtgøre, at skaden er forårsaget af en hændelse, som er indtruffet, medens godset er i undertransportørens varetægt. Kravet om, at den anvendte undertransportør skal være navngiven, er en stramning i forhold til den gældende § 168, der alene kræver, at undertransporten skal være aftalt eller klart forudsat. Baggrunden for denne stramning har været frygten for misbrug.

Reglerne om gennemgangstransport i stk. 2, adskiller sig fra, hvad der nu gælder i medfør af den gældende sølovs § 168, stk. 3, i 3 henseender.

For det første omhandler nærværende bestemmelse kun gennemgangstransport, medens § 168, stk. 3, også omfatter de tilfælde, at hele transporten udføres af en anden transportør. Det må imidlertid understreges, at hovedformålet med undtagelsen i § 168 i den gældende sølov var at lette udstedelsen af gennemgangskonnossementer af den traditionelle type, hvor transportøren fraskriver sig ansvaret for den del af transporten, som han ikke selv udfører.

For det andet kræves det i medfør af stk. 2, at det udtrykkeligt er aftalt, at en bestemt del af transporten skal udføres af en anden end den kontra-

herende transportør, medens det i medfør af § 168, i den gældende sølov er tilstrækkeligt, at dette har været »klart forudsat«. Nogen forskel af større betydning indebærer dette dog ikke med hensyn til de strenge krav, som må være opfyldt for, at gennemgangstransport skal have været anset som en klar forudsætning.

For det tredie fordres det nu som nævnt, at undertransportørens navn skal angives i aftalen, noget som ikke er en forudsætning for anvendelsen af § 168, stk. 3, i den gældende sølov. Dette krav kan tænkes at medføre visse besværligheder i de tilfælde, hvor det på tidspunktet for aftalens indgåelse vel er klart, at f.eks. den sidste del af transporten ikke skal udføres af den kontraherende transportør, men at denne endnu ikke ved, hvilket rederi man vil kontakte med henblik på transporten.

Kan sag ikke rejses mod undertransportøren ved behørig domstol eller voldgiftsret i medfør af udkastets §§ 310-311, mister et forbehold af den type, som ovenfor angivet, sin virkning, jfr. *stk. 3.*

Til § 286. Undertransportørens ansvar

Paragraffen, som svarer til § 123, stk. 2, i den gældende sølov og art. 10, stk. 2 og 3, i Hamburg-reglerne, regulerer undertransportørens ansvar.

I overensstemmelse med, hvad der i dag gælder i medfør af søloven, foreskrives det i *stk. 1,* at undertransportøren, ligesom transportøren og efter samme regler som denne, svarer for sin del af transporten. Har transportøren særskilt påtaget sig ansvar udover det, der følger af dette kapitel, eller afstået fra deri angivne rettigheder, binder dette i medfør af *stk. 2* ikke undertransportøren, medmindre denne har givet skriftligt samtykke hertil. Når det anføres, at undertransportøren er ansvarlig efter »de samme bestemmelser« som transportøren, tænkes der først og fremmest på sølovens bestemmelser. Det må med forbehold af bestemmelsen i stk. 2 afhænge af en konkret vurdering, hvorvidt også konnossementets klausuler kan få betydning mellem konnosssementsindehaveren og undertransportøren.

På samme måde, som når retsag føres mod den kontraherende transportørs ansatte, gælder det, når retsag føres mod nogen, for hvem undertransportøren svarer, at disse kan påberåbe sig de samme regler om fritagelse eller begrænsning af ansvaret. Endvidere er også udkastets § 283 om tab af begrænsningsretten anvendelig på disse personer.

Til § 287. Fælles ansvar

Paragraffen, som svarer til art. 10, stk. 4-6 i Hamburg-reglerne og § 123, stk. 2, 2. og 3. punktum i den gældende sølov, omhandler det fælles ansvar for transportøren og undertransportøren. Reglerne stemmer i hovedsagen med, hvad der gælder i dag.

Hvis både transportøren og undertransportøren er ansvarlige, hæfter de i medfør af *stk. 1* solidarisk.

Af *stk. 2* fremgår det, at det sammenlagte ansvar ikke må overstige ansvarsgrænserne i medfør af udkastets § 280.

I *stk. 3* angives det, at bestemmelserne i dette kapitel ikke skal være nogen hindring for den regresret, som transportøren og undertransportøren kan have mod hinanden. Bestemmelsen er egentlig unødvendig, eftersom kapitlet udelukkende regulerer, hvem der er ansvarlig overfor ladningsejeren, og ikke den endelige fordeling af ansvaret. Bestemmelsen gør det klart, at transportørerne indbyrdes kan aftale, at kun en af dem skal bære det endelige ansvar, eller at en skematisk bestemt fordeling af ansvaret skal kunne ske.

Til § 288. Reklamation

Denne paragraf svarer til § 121, i den gældende sølov, Haag-Visby-reglernes art. 3, stk. 6, og art. 19, stk. 1-3 og 5-6, i Hamburg-reglerne.

Bestemmelserne i denne paragraf er præsumptionsregler og ikke reklamationsregler i den forstand, at retten til at rejse sag bortfalder, hvis der ikke fremkommer indvendinger. Af *stk. 1* fremgår det, at hvis der ikke har været fremført indvendinger, skal godset antages at have været i den tilstand, som angives i transportdokumentet. Modbevis kan dog føres. Indvendinger skal fremføres ved udleveringen, eller dersom tabet eller skaden ikke kunne iagttages på dette tidspunkt, senest 3 dage derefter.

Indvendingerne skal fremsættes skriftligt. I medfør af *stk. 2* gælder dette dog ikke, når parterne ved udleveringen sammen har besigtiget godset.

I medfør af § 121, stk. 3, i den gældende sølov, skal transportøren og modtageren, når skaden har eller må formodes at være indtruffet, give hinanden rimelig adgang til på bekvem måde at besigtige godset. En tilsvarende bestemmelse findes i Haag-Visby-reglernes art. 3, stk. 6, og i Hamburg-reglernes art. 19, stk. 4. Det er ikke blevet anset for nødvendigt i lovteksten at medtage en rekommandation af denne type, eftersom en sådan pligt i alle forhold må anses at foreligge, selv uden særskilt lovregel.

Til adskillelse fra den ovenfor anførte bestemmelser, findes der i *stk. 3* en reklamationsregel i egentlig forstand. Denne bestemmelse, som savner modstykke i den nuværende lovgivning, gælder skade ved forsinkelse med godsets udlevering. Er skriftlig underretning ikke givet til transportøren inden 60 dage fra dagen for udleveringen, går retten til erstatning for forsinkelsesskade tabt.

I *stk. 4* har man medtaget en ny bestemmelse, som angiver de tilfælde, hvor godset helt eller delvist er transporteret af en anden end transportøren. Af denne bestemmelse følger det, at det er tilstrækkeligt, at underretning om skade gives til den transportør, der udleverer godset.

Til § 289. Bidrag til almindeligt havari

Denne paragraf er ny i forhold til den gældende sølov. Den svarer til art. 24, stk. 2, i Hamburg-reglerne.

Bestemmelsen i dette kapitel omfatter skade, som ladningsejeren påføres på grund af, at godset skades eller går tabt, eller at udleveringen er forsinket. Ladningsej eren kan imidlertid også rammes af anden skade, som hænger sammen med transporten. Det praktisk vigtige tilfælde omfatter skade på grund af pligt til at betale bidrag ved almindeligt havari eller bjærgeløn.

I medfør af denne paragraf skal ansvarsbestemmelserne i dette kapitel, dvs. udkastets §§ 274-288, anvendes også i spørgsmål om modtagerens ret til at kræve erstatning til udgifter af denne type. Kan transportøren ikke godtgøre, at fejl eller forsømmelse ikke foreligger på hans side, bærer han ansvaret for sådanne udgifter. Dersom transportøren er ansvarlig, kan modtageren tillige nægte at betale havaribidrag til ham.

Ved Hamburg-reglernes tilblivelse diskuterede man, om bestemmelsen var forenelig med regel D i York-Antwerpen-reglerne. I medfør af denne regel foreligger der en pligt til at bidrage til almindeligt havari, hvis den hændelse, som gav anledning til opofrelsen eller udgiften, er sket som følge af en forsætlig handling foretaget af en af havariinteressenterne. Dette vil dog ikke indskrænke nogen af parternes mulighed for at fremsætte krav eller indvendinger på grund af den forsætlige handling. Man enedes dog om, at ladningsej eren kunne nægte at yde havaribidrag med henvisning til reglerne om transportørens ansvar samt til, at denne fortolkning er anerkendt i 1974 versionen af York-Antwerpen-reglerne.

AFSENDERENS ERSTATNINGSANSVAR

I udkastets §§ 290 og 291 reguleres afsenderens almindelige ansvar i forbindelse med transporten af godset samt hans ansvar for skader, som er forårsaget af farligt gods.

Til § 290. Almindelig ansvarsregel

Denne paragraf svarer til § 97, stk. 1, i den gældende sølov og art. 12 i Hamburgreglerne. En mere generel regel om afsenderens ansvar findes i Haag-Visby-reglernes art. 4, stk. 3.

I overensstemmelse med den nuværende regulering i søloven angives det, at afsenderens ansvar for skade, som transportøren eller undertransportøren pådrager sig, eller skade på skibet, er begrænset til de tilfælde, hvor afsenderen eller hans folk har forårsaget skaden ved fejl eller forsømmelse. Desuden indeholder paragraffen en ny bestemmelse om, at tilsvarende gælder for så vidt angår personer, som afsenderen svarer for.

Afsenderens ansvar er begrænset til at omfatte ansvaret overfor trans-

portøren eller undertransportøren samt den, som er skadelidende ved skade til søs, f.eks. en transportør, som ikke selv står i kontraktsforhold til afsenderen. Det ansvar, som kan foreligge overfor andre skadelidende, f.eks. andre ladningsej ere, reguleres i medfør af almindelige erstatningsregler. Dog kan dette ansvar gøres til genstand for begrænsning efter sølovens kap. 10, jfr. betænkning nr. 924, 1981, side 29-30.

Til §291. Farligt gods

Paragraffen svarer til § 97, stk. 2 og § 119, i den gældende sølov samt art. 13, i Hamburg-reglerne.

I udkastets § 257 angives afsenderens pligt til at mærke og give oplysninger om farligt gods. I denne bestemmelse blev det nærmere berørt, hvad der skulle anses for at være farligt gods. Nærværende bestemmelse regulerer afsenderens ansvar, når han tilsidesætter sin pligt i medfør af udkastets § 257.

I medfør af stk. 1 har afsenderen, når han har tilsidesat sin oplysningspligt i medfør af udkastets § 257, et objektivt ansvar for den skade, som transporten af godset medfører, i det omfang den transportør, som modtager godset, ikke kendte til godsets farlige beskaffenhed. Hvis afsenderen har givet de nødvendige oplysninger til den transportør, som tager imod godset, eller hvis denne transportør på anden måde har kendskab til godsets farlige karakter, opstår der således ikke noget erstatningsansvar. Dette gælder, selv om transportøren undlader at videregive enten den information, han har fået, eller den viden han har om godsets farlige karakter, til en transportør, som senere overtager godset, når godset forårsager skade under den efterfølgende transport. I dette tilfælde må et eventuelt erstatningssøgsmål i stedet rettes mod den første transportør.

I visse tilfælde vil en transportør, som har fået godset overladt af en anden transportør, have kendskab til godsets farlige egenskaber, selvom han ikke har nogen information om dette fra den første transportør. Hvis den seneste transportør, på grundlag af sine tidligere kontakter med afsenderen, sine specialkundskaber om den type gods, som skal transporteres eller i øvrigt har sådan kundskab om godsets farlige karakter, kan han ikke til sin fordel påberåbe sig bestemmelserne i stk. 1. Dette fremgår af *stk. 2.*

I medfør af stk. 1, andet punktum, kan transportøren losse, tilintetgøre eller uskadeliggøre godset, uden at dette medfører nogen erstatningspligt for ham. Bestemmelsen svarer i det store hele til § 119, stk. 1, i den gældende sølov. De foranstaltninger, som transportøren foretager, bør givetvis ikke indebære, at han anvender videregående forholdsregler, end nøden kræver. Han må f.eks. ikke kaste gods over bord, når han lige så vel kan føre det i land. Dette er blevet understreget gennem anvendelse af udtrykket »efter forholdene«.

I henhold til IMDG-koden gælder der en række regler for håndtering

af farligt gods i havn. Andre bestemmelser, jf. lov nr. 130 af 9. april 1980 om beskyttelse af havmiljøet, forbyder dumpning af visse typer af gods, såsom kemikalier, inden for søterritoriet eller forurening på internationalt hav, men disse regler indeholder typisk undtagelser fra disse forbud i nødsituationer.

Når første stykke ikke kan anvendes eller i medfør af stk. 2 ikke kan påberåbes, kan afsenderen således ikke på objektivt grundlag gøres ansvarlig for de skader, som godset forårsager for transportøren. Derimod gælder de almindelige bestemmelser i udkastets § 290, om afsenderens ansvar for fejl og forsømmelser, det såkaldte: »culpaansvar«. Transportøren kan heller ikke losse, tilintetgøre eller uskadeliggøre godset, bortset fra de situationer, som beskrives i stk. 3.

Stk. 3 svarer i det store hele til § 119, stk. 2, i den gældende sølov. Den omhandler det tilfælde, at godsets farlige egenskaber af en eller anden grund udløses, således at det truer med at skade liv eller ejendom, medens det er i varetægt hos en transportør, som har kendskab til godsets farlige egenskaber og de forsigtighedsforanstaltninger, som skal foretages. Transportøren må da, alt efter hvad omstændighederne kræver, losse, tilintetgøre eller uskadeliggøre godset, uden at han derved påføres nogen erstatningspligt.

KONNOSSEMENT OG SØFRAGTSSEDDEL

Til § 292. Konnossement

Anvendelsen af bestemmelserne i dette kapitel afhænger ikke af, om et konnossement eller andet transportdokument er udstedt. Da der fortsat er et behov for nærmere at regulere forskellige spørgsmål, som specielt vedrører konnossementer, navnlig sådanne, som angår de retsvirkninger, der er knyttet til disse dokumenter, tog man i Hamburg-reglerne, art. 14-17, nogle bestemmelser ind om konnossementer. Disse regler er stort set i overensstemmelse med de nuværende regler i§§ 151-152, i den gældende sølov, der svarer til Haag-Visby-reglernes art. 3.

Definitionen af et konnossement i *stk. 1* bygger på art. 1, stk. 7, i Hamburg-reglerne. Den svarer i det store og hele til § 151, stk. 1, i den gældende sølov.

Det første sæt betingelser for, at et dokument kan anses for at være konnossement, er, at det tjener som bevis for transportaftalen, og som bevis for, at transportøren har taget imod godset eller lastet dette. Her igennem opfylder konnossementet blandt andet sin funktion som kvittering for, at en vis godsmængde er modtaget til transport. Såvel modtagelseskonnossementer som ombordkonnossementer er omfattet af bestemmelsen.

Det kræves endvidere, at dokumentet betegnes som konnossement, el-

ler at det indeholder et løfte fra transportøren om alene at udlevere godset mod tilbagelevering af dokumentet.

At modtagelsen af godset til transport indebærer, at godset skal transporteres til et endeligt bestemmelsessted, og dér udleveres til en legitimeret modtager, er en selvfølgelighed, som ikke udtrykkelig er anført i lovteksten. Tilsvarende gælder i henhold til § 151, stk. 1, i den gældende sølov.

Den gældende sølovs § 151, stk. 1, kræver endvidere, at der skal være tale om et dokument, der er underskrevet af bortfragteren eller på hans vegne. Det samme gælder i henhold til nærværende bestemmelse, selvom et tilsvarende krav ikke udtrykkeligt er blevet anført. At konnossement skal være undertegnet af transportøren eller nogen, som handler på hans vegne, er iøvrigt nævnt under udkastets § 296, stk. 3. Af denne bestemmelse følger, at *undertegnet* ikke skal opfattes i indskrænkende betydning, men også omfatter underskrift fremstillet på mekanisk eller elektronisk måde. Det er i det hele taget ikke en betingelse, at der skal foreligge et fysisk dokument, men dokumentet kan være elektronisk baseret.

På tilsvarende måde som i § 154 i den gældende sølov angives i *stk. 2*, hvornår et konnossement er et ordrekonnossement, og hvornår det ikke er tilfældet.

I *stk. 3* angives konnossementets betydning for retsforholdet mellem modtageren og transportøren. Bestemmelsen savner modstykke i Hamburg-reglerne, men stemmer overens med § 160, stk. 1, i den gældende sølov. For så vidt angår forholdet mellem transportøren og konnossementsindehaver, som ikke er afsender, bestemmer konnossementet således vilkårene for transporten og udleveringen af godset.

Til § 293. Gennemgangskonnossement

Denne paragraf, som savner modstykke i Haag-Visby-reglerne og i Hamburg-reglerne, stemmer i hovedsagen med § 167 i den gældende sølov.

Bestemmelsen omhandler de såkaldte gennemgangskonnossementer, d.v.s. konnossementer, som gælder transport som delvis skal udføres af en anden end transportøren. Eftersom bestemmelserne i dette kapitel i princippet begrænser sig til søtransporter, omhandles her alene de tilfælde, hvor den anden transportør er søtransportør. Ligesom det gælder i dag, ligestilles gennemgangskonnossement principielt med andre konnossementer.

Dersom et specielt konnossement (lokalkonnossement), er udstedt for den del af transporten, som udføres af en anden end den kontraherende transportør, nemlig hans undertransportør, er transportøren i medfør af *stk. 2* ansvarlig for, at dette konnossement indeholder oplysninger om, at der findes et gennemgangskonnossement, som dækker hele transporten.

Til § 294. Aflasterens ret til at få konnossement

Stk. 1, der svarer til § 95, stk. 1, i den gældende sølov og Haag-Visby-reg-1ernes art. 3, stk. 7, samt art. 14, stk. 1, i Hamburg-reglerne, fastslår transportørens pligt til, såfremt aflasteren begærer det, at udstede modtagelseskonnossement. At en sådan pligt også påhviler transportørens repræsentant, f.eks. skibsføreren eller en anden, som har myndighed til at udstede konnossementer, er det ikke blevet anset for nødvendigt udtrykkeligt at angive, sådan som det er tilfældet i den gældende § 95, stk. 1. Det samme gælder den indlysende forudsætning, at de nødvendige dokumenter og oplysninger skal foreligge.

Stk. 2, der svarer til § 95, stk. 2, i den gældende sølov og art. 15, stk. 2, i Hamburg-reglerne, indeholder bestemmelser om ombordkonnossement.

I *stk. 3,* som savner modstykke i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne, men stemmer overens med § 95, stk. 3, i den gældende sølov, angives aflasterens ret til at kræve særskilte konnossementer for de enkelte dele af godset.

Til § 295. Skibsførerkonnossement

Den gældende sølov har ikke nogen udtrykkelig regel om, på hvis vegne konnossement skal anses for udstedt, men det antages, at hvor der ikke er særlige holdepunkter for en anden løsning træder skibsføreren i stedet for skibets ejer. En sådan regel stemmer ikke længere med den praktiske virkelighed, hvor der mere ses på godsets rejse end på skibets rejse.

Paragraffen har sin oprindelse i art. 14, stk. 2, i Hamburg-reglerne. Ved Hamburg-reglernes udformning har man specielt haft det synspunkt for øje, at det burde fastslås, at et konnossement som udgangspunkt anses for at være udstedt på transportørens vegne. Indeholder konnossement en Identity-of-Carrier-klausul, d.v.s. en klausul i henhold til hvilken transportaftalen skal anses for indgået alene mellem transportøren på det skib, som anvendes til transporten, og afsenderen, må det afhænge af sagens konkrete omstændigheder, om klausulen skal anses for at fravige det udgangspunkt, at konnossement binder den kontraherende transportør. Har skibsføreren på undertransportørens skib undertegnet konnossement, skal dette således i modsætning til, hvad der gælder i dag i tvivlstilfælde anses at være undertegnet på transportørens vegne.

Som det fremgår af § 296, stk. 3, kan underskriften af et skibsførerkonnossement også ske ad mekanisk eller elektronisk vej.

Til § 296. Konnossementets indhold

Bestemmelsen svarer til reglerne i Haag-Visby-reglernes kapitel 3 og i art. 14 og 15 i Hamburg-reglerne samt §§ 151, 152 og 155, i den gældende sølov. Oplysningerne skal anføres i konnossementet. De er således ikke, som i § 152 i søloven, afhængig af, at aflasteren anmoder om, at de skal

indføres. Som det fremgår af udkastets § 297, behøver manglen af nogle af oplysningerne dog ikke at indebære, at dokumentet ikke skal anses som værende et konnossement.

Punkt 1 svarer i hovedsagen til § 152, stk. 1 nr. 2, i den gældende sølov. Det er særskilt angivet, at der er pligt til at indføje oplysninger om farligt gods i konnossementet.

Punkt 2 svarer til § 152, stk. 1, nr. 3, i den gældende sølov med den tilføjelse, at også indpakningens synlige tilstand skal angives.

Punkt 3 foreskriver, at konnossementet skal indeholde oplysning om transportørens navn og det sted, hvor han har sit hovedkontor. Oplysning om det sted, hvor transportørens virksomhed drives, har til hensigt at fjerne de uklarheder, som kan foreligge herom, når en tvist kommer på tale, og retssag skal anlægges mod transportøren.

Punkterne 4 og 9 svarer til § 151, stk. 2, første punktum, i den gældende sølov. Kravet i den gældende sølov om oplysning om dagen for konnossementets udstedelse er det ikke blevet anset for nødvendigt specielt at anføre.

Punkt 5, som svarer til § 152, stk. 1, nr. 5, i den gældende sølov, foreskriver, at oplysning om modtagerens navn skal tages ind i konnossementet, når aflasteren har anført, hvem der er modtager.

Punkt 6 angår oplysninger om indlastningshavn og tidspunktet for transportørens overtagelse af godset i denne havn. Bestemmelserne svarer til § 151, stk. 2, andet punktum og § 152, stk. 1, nr. 4, i den gældende sølov.

Punkt 7 indeholder tilsvarende regler vedrørende losningen. Den svarer til den gældende sølovs § 152, stk. 1, nr. 5.

Punkt 8 foreskriver, at antallet af konnossementseksemplarer altid skal anføres, når konnossementsoriginalen er udstedt i flere eksemplarer. En tilsvarende bestemmelse findes i dag i § 155 i den gældende sølov. Det almindelige er, at 3 originaler udstedes som en kommerciel rutine (et «følger godset«, et sendes med almindelig post og et sendes med luftpost).

Punkt 10 svarer til § 152, stk. 1, punkt 6, i den gældende sølov. Pligten til at medtage oplysninger om fragten er dog indskrænket til de tilfælde, hvor modtageren skal betale denne, eller oplysning gives om, at fragten skal betales af modtageren. Oplysninger om vilkårene for transporten kan gives ved en henvisning til transportørens standardvilkår.

Punkt 11 fastslår, at konnossementet skal indeholde oplysning herom, såfremt transporten er underkastet konventionen. Bestemmelsen er kommet ind for på bedste måde at garantere, at konventionsreglerne respekteres, selvom tvister skal afgøres i et land, som ikke har tiltrådt Hamburg-reglerne. Eftersom et tilsvarende behov foreligger for så vidt angår Haag-Visby-reglerne, der ikke indeholder en tilsvarende bestemmelse, er bestemmelsen taget ind i denne paragraf.

Punkt 12 angår oplysninger om dækslast.

Punkt 13 drejer sig om oplysninger om en eventuel højere ansvarsgrænse.

Stk. 2 indeholder specielle regler om ombordkonnossementer. Udover de oplysninger, som er angivet i stk. 1, skal sådanne indeholde oplysninger om skibets navn og nationalitet, stedet for indlastning samt dagen for indlastningens afslutning. Bestemmelsen svarer til § 151, stk. 2, andet punktum og § 152, stk. 1, punkt 4, i den gældende sølov.

Bestemmelsen i *stk. 3* om konnossementets underskrivelse svarer til § 151, stk. 1, i den gældende sølov. Som nævnt i forbindelse med udkastets § 292, skal udtrykket »underskrives« ikke opfattes i nogen indskrænkende betydning. Bestemmelsen omfatter også udstedelse af konnossement, hvor mekaniske eller elektroniske hjælpemidler anvendes.

Til § 297. Manglende oplysninger i konnossement

Paragraffen svarer til art. 15, stk. 3, i Hamburg-reglerne, jfr. §§ 151 og 152 i den gældende sølov. Som nævnt i forbindelse med § 296, er medtagelsen af de dér omhandlede oplysninger obligatoriske. Det fremgår dog af denne bestemmelse, at udelukkelsen af en eller flere af disse oplysninger ikke påvirker dokumentets egenskab som konnossement, under forudsætning af at de krav, som er nævnt i udkastets § 292, stk. 1, er opfyldt.

Til § 298. Transportørens undersøgelsespligt

Denne bestemmelse om transportørens undersøgelsespligt svarer til § 152, stk. 2, i den gældende sølov og Haag-Visby-reglernes art. 3, stk. 3, samt art. 16, stk. 1, i Hamburg-reglerne. I medfør af den gældende sølov gælder det, at en transportør ikke har pligt til uden forbehold i konnossement at medtage sådanne oplysninger om godset i konnossementet, som han har rimelig anledning til mistanke om ikke svarer til det, som faktisk er modtaget, eller som han har haft rimelig mulighed for at undersøge. I nordisk ret anses transportøren ikke at have ret til at udelade oplysninger, som han tror er fejlagtige, eller som han ikke har haft rimelig mulighed til at kontrollere. Han skal i stedet for indføre oplysningerne, men med forbehold om, at de er eller kan være fejlagtige. Nærværende bestemmelse svarer således til, hvad der i dag er gældende i medfør af nordisk ret.

Til § 299. Konnossementets beviskraft

Paragraffen indeholder bestemmelser om konnossementets beviskraft, som hovedsageligt stemmer med, hvad der i dag gælder i henhold til den gældende sølov.

Stk. 1 indeholder i første punktum hovedreglen om konnossement som formodningsregel (exclusive evidence) for at godset er modtaget og lastet i overensstemmelse med, hvad der er angivet i konnossementet, hvis ikke andet bevises, eller forbehold ikke er taget i henhold til udka-

stets § 298. Bestemmelsen, som svarer til art. 3, stk. 4, i Haag-Visby-reg-1erne, og til art. 16, stk. 3 (a), i Hamburg-reglerne og § 161, stk. 1,1. punktum i den gældende sølov, indebærer, at transportøren har bevisbyrden for, at godset ikke er modtaget i den stand, og i øvrigt under de omstændigheder, som beskrevet i konnossementet, jf. udkastets § 296 og ligeledes har bevisbyrden for, at det kunne lastes på dæk, skønt det ikke fremgår af konnossement, jf. udkastets § 296. Dette transportansvar kompletteres med regler om ansvar for korrekte oplysninger i stk. 3.

Medens første punktum vedrører ansvaret i forbindelse med beskrivelsen af godset/lastningen i konnossementet, svarer andet punktum til den gældende sølovs § 161, stk. 3, og Hamburg-reglernes art. 16, stk. 2. Bestemmelsen indebærer, at transportøren har pligt til, dersom han ved undersøgelsen af godset har bemærket eller burde have bemærket, at godset var skadet, at anføre en udtrykkelig anmærkning om dette i konnossementet. Det samme gælder, dersom indpakningen er mangelfuld. Ved denne bestemmelse pålægges der ligeledes transportøren et sådant transportansvar for oplysninger, som ikke er indført i konnossementet, men som burde have været indført i dette. Retsvirkningen af, at en oplysning om godsets eller indpakningens tilstand savnes i konnossementet, bliver således den samme, som når konnossementet indeholder en forkert oplysning om, at godset er modtaget i en synlig god tilstand. På samme måde, som når en positiv oplysning er medtaget i konnossementet, er modbevis tilladt. Som det fremgår af stk. 3, kan modbevis dog ikke føres, når trediemand har indløst konnossementet i god tro.

Konnossementet har i medfør af *stk. 2* også beviskraft i spørgsmålet om modtagerens pligt til at betale fragt og overliggetidserstatning. Bestemmelsen svarer til § 160 i den gældende sølov og Hamburg-reglernes art. 16, stk. 4, jf. også udkastets § 292, stk. 3, ovenfor. Savnes der oplysninger om pligt til at betale fragt og overliggetidserstatning i konnossementet, anses modtageren ikke for at have en sådan pligt, medmindre andet bevises. I henhold til stk. 3 kan modbevis dog ikke føres mod godtroende trediemand.

Som ovenfor nævnt, kan modbevis ikke føres i henhold til stk. 1 og stk. 2, dersom trediemand har indløst konnossementet i god tro. Dette angives i *stk. 3,* som svarer til, hvad der foreskrives i § 161 i den gældende sølov, Haag-Visby-reglernes art. 3, stk. 4, og Hamburg-reglernes art. 16, stk. 4. Reglen er udarbejdet med forbillede i engelsk rets »estoppel regel« - en regel hvorefter den, der har indrømmet eller anerkendt et vist faktum, afskæres fra at føre bevis for, at det forholder sig anderledes. Reglen indebærer, at skade på godset, der ikke fremgår af beskrivelsen af godset i konnossementet, formodes at være indtruffet under transporten, og bestemmelserne i udkastets § 274 og følgende paragraffer om transportansvaret regulerer således transportørens ansvar.

Forbehold i henhold til udkastets § 298, f.eks. om at han ikke har haft rimelig mulighed for at undersøge oplysningernes rigtighed, kan heller

ikke påberåbes, hvis transportøren indså eller burde have indset, at oplysningen er urigtig, og han har undladt at forsyne forbeholdet med en udtrykkelig anmærkning om, i hvilken henseende oplysningen er urigtig. Er en udtrykkelig anmærkning taget med i konnossementet, er transportøren således altid ansvarsfri. Dersom transportøren blot har taget et generelt forbehold, er han fri for ansvar, hvis han ikke indså og heller ikke med anvendelse af normal agtsomhed ved en normal undersøgelse af godset burde have indset, at oplysningen var urigtig. Har transportøren tilsidesat sin undersøgelsespligt, kan han ikke påberåbe sig forbeholdet.

Til § 300. Ansvar for vildledende konnossement

Denne paragraf svarer til §§ 162 og 163 i den gældende sølov.

I medfør af *stk. 1* har transportøren et egentligt oplysningsansvar overfor trediemand. Dersom denne lider skade ved at indløse konnossement i tiltro til dets rigtighed, er transportøren ansvarlig, dersom han indså eller burde have indset, at konnossementets indhold var vildledende for trediemand. Bestemmelsen kompletterer transportansvaret i henhold til udkastets § 298 med et ansvar for sandfærdige oplysninger. Ansvaret pålægges selvstændigt i henhold til denne paragraf uden reference til regler om transportansvaret. En konsekvens heraf er, — som det understreges i 2. punktum - at der ikke foreligger ret til ansvarsbegrænsning i medfør af dette kapitel. Hvad der er erstatningspligtig skade skal bedømmes med udgangspunkt i den såkaldte negative kontraktsinteresse.

Transportørens ansvar gælder ikke alene urigtige oplysninger om godset og dets synlige tilstand, men også andre urigtige oplysninger, såsom antedatering af konnossement eller fejlagtige angivne modtagelses- eller indlastningssteder.

I de tilfælde, hvor en og samme situation er dækket af ansvar i henhold til såvel reglerne om fingeret transportansvar som ansvar for sandfærdige oplysninger, kan den skadelidte vælge, hvilken regel han vil bygge sit erstatningskrav på.

I § 162, andet punkt, i den gældende sølov henvises til bestemmelsen i § 161, stk. 2 og 3, første punktum. Dette indebærer, at transportøren, når det drejer sig om en positiv oplysning om godset i konnossement, ikke som ansvarsfrihed kan påberåbe sig et generelt forbehold, hvis han havde indset eller burde have indset, at oplysningen var urigtig. Endvidere kan transportøren, hvis konnossementet savner en udtrykkelig anmærkning vedrørende godsets synlige tilstand, ikke påberåbe sig det forhold, at han ikke har givet nogen positiv urigtig oplysning. Savnes en oplysning om godsets synlige tilstand, indebærer dette, at godset må anses for at være i god synlig tilstand. Man har ikke i denne bestemmelse medta-

get en tilsvarende henvisning til udkastets § 298. Nogen ændring i retstilstanden er ikke hermed tiltænkt.

Stk. 2 svarer til § 163 i den gældende sølov. Bestemmelsen pålægger transportøren en pligt til på modtagerens begæring at oplyse om eksistensen af en særlig bagvedliggende garantiforpligtelse, indemnitetserklæring eller back letter. Denne pligt skal tjene som en beskyttelse for modtageren og hans forsikringsgivere. Det er ikke anset for nødvendigt at medtage den temmelig selvfølgelige bestemmelse i art. 17, stk. 2, i Hamburg-reglerne om, at transportøren ikke kan påberåbe sig et back letter overfor trediemand. Hvad der gælder i forholdet mellem transportøren og aflasteren, når back letter findes, er reguleret i udkastets § 301. Spørgsmål om sådanne erklæringers gyldighed mellem parterne har loven ikke taget stilling til.

Til § 301. Aflasterens garantiansvar

Stk. 1 svarer til § 153 i den gældende sølov og art. 17, stk. 1, i Hamburg-reglerne. Det slås her fast, at aflasteren hæfter for rigtigheden af de oplysninger om godset, som på hans begæring er medtaget i konnossement.

Stk. 2 svarer til art. 17, stk. 3 og 4 i Hamburg-reglerne. Bestemmelsen indeholder en undtagelse fra den underforståede hovedregel, at et back letter i princippet gælder i forholdet mellem transportøren og aflasteren. En undtagelse fra denne regel foreligger, når transportøren har handlet med det formål at bedrage trediemand. I et sådant tilfælde kan transportøren ikke fremsætte krav mod aflasteren på grund af indemnitetserklæringen. Af udkastets § 300, stk. 1, følger det, at transportøren heller ikke kan påberåbe sig reglerne om ansvarsbegrænsning over for trediemand.

Til §§ 302-303. Indehaverens legitimation - Flere konnossementsindehavere

Paragrafferne, som savner modstykke i Haag-Visby- og Hamburg-reglerne, svarer til §§ 156 og 157 i den gældende sølov.

Bestemmelserne i udkastets § 302 og 303 er begge legitimationsregler, der angiver, på hvilken måde man har ret til at få godset ud fra transportøren.

Forevisning af konnossement er, som det fremgår af udkastets *§ 302, stk. J,* en forudsætning for, at godset skal udleveres til den person, som formelt er legitimeret. Med et ihændehaverkonnossement, er det indehaveren, ved et ordrekonnossement, herunder rene navnekonnossementer, er det den, som gennem en sammenhængende og til ham fortsat følge af overdragelser (endossementer) eller den, som efter overgang in blanco fremtræder som ret indehaver, samt ved rektakonnossement den, som er navngiven som modtager.

Som det fremgår af udkastets *§ 302, stk. 2,* er det på bestemmelsesstedet tilstrækkeligt at forevise et af flere konnossementseksemplarer for at få udleveret godset. Baggrunden herfor er, at alle indehaverne af konnossementseksemplarerne på bestemmelsesstedet har samme mulighed for at anmode om at få godset udleveret på bestemmelsesstedet. Skulle flere modtagere melde sig, følger det af § 303, at transportøren skal oplægge godset for den rette modtagers regning. Undtagelsesvis kan dette komme til at gælde selv på en anden plads end den endelige destination.

Når godset udleveres på en anden plads end i destinationshavnen, må samtlige konnossementseksemplarer (full set) forevises for, at udleveringen kan ske. Dersom alle eksemplarer ikke kan forevises, må den, som begærer godset udleveret, i stedet stille sikkerhed for fordringer, som indehavere af cirkulerende eksemplarer kan gøre gældende mod transportøren. Grunden til, at der ved losning uden for bestemmelsesstedet opstilles krav om full set, er, at transportøren ellers risikerer, at der findes andre konnossementseksemplarer i omløb, som kan præsenteres ved ankomsten til sluthavnen.

I praksis sker udleveringen, såvel i mellemhavn som på bestemmelsesstedet, mange gange uden, at noget konnossement overhovedet forevises, ofte fordi konnossement ikke er nået frem. I stedet anvendes bankgarantier eller andre garantier for det ansvar, transportøren påtager sig.

Udlevering mod forevisning af blot et originalt konnossement bør uden for bestemmelsesstedet kunne ske, f.eks. når modtageren foreviser konnossement på bestemmelsesstedet, men ønsker en tillægstransport til en anden havn, eller når destinationsstedet ikke kan nås på grund af en hindring og en alternativ lossehavn for dette tilfælde, er angivet i konnossementet.

Til § 304. Udlevering mod konnossement

Denne paragraf stemmer med § 158 i den gældende sølov. Den savner en tilsvarende regel i Haag-Visby- og Hamburg-reglerne.

I det omfang, udleveringen af godset ikke indebærer en samtidig udveksling af gods mod et originalt konnossement, er der i denne paragraf foreskrevet en speciel fremgangsmåde for at sikre transportørens ret til at få dokumentet igen. Transportøren kan da kræve, at konnossementet deponeres, inden losningen påbegyndes, samt at modtageren successivt kvitterer for det gods, som er blevet udleveret. Denne ret gælder tilsvarende for rektakonnossementer og gennemgangskonnossementer.

Bestemmelsen er bibeholdt for de mere traditionelle stykgodstransporter. I moderne liniefart med terminalhåndtering kommer den dog næppe til anvendelse.

Til § 305. Udlevering når konnossement er bortkommet

Denne bestemmelse om godsets udlevering når konnossement er bortkommet stemmer overens med § 159 i den gældende sølov. Den savner en tilsvarende bestemmelse i Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne.

Hvis konnossement er bortkommet, kan godsets udlevering kræves, såfremt reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer er fulgt. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod transportøren, når en offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

Til § 306. Erhvervelse af konnossement i god tro

Paragraffen svarer til bestemmelserne om erhvervelse af konnossement i god tro i § 164 og 165 i den gældende sølov. Haag-Visby-reglerne og Hamburg-reglerne savner bestemmelser med dette indhold.

Stk. 1 svarer til § 164 i den gældende sølov. I denne bestemmelse fastslås princippet om, at den som i god tro først får et konnossement, normalt får ret til godset fremfor de øvrige konnossementsindehavere. Dette gælder dog ikke over for den, som, formelt legitimeret, har fået godset losset og udleveret til sig.

I spørgsmålet om konnossementets retsvirkning i øvrigt gælder de almindelige retsregler uden for søloven, og svarer til dansk rets almindelige regler herom vedrørende negotiable dokumenter.

Konnossementets evne til at repræsentere godset bestemmer også den transportretslige dispositionsret. Så snart et konnossement er udleveret, har aflasteren mistet dispositionsretten. Retten til at disponere over godset under transporten forudsætter forevisning af samtlige konnossementsoriginaler (jf. udkastets § 302, stk. 2, andet punktum). Hvis aflasteren har givet blot et eksemplar fra sig, mister han sin ret til at disponere over godset under transporten.

Stk. 2, som svarer til § 165 i den gældende sølov, handler om erhvervelse i god tro af konnossement. Den, som én gang har erhvervet konnossement, bliver i henhold til denne bestemmelse aldrig tvunget til at tilbagelevere dette til den, som har mistet det. Godtroende erhverver behøver således end ikke mod erstatning at udlevere konnossement på trods af, at dette viser sig at være stjålet eller på anden vis bortkommet fra den rette indehaver.

Bestemmelsen omfatter tillige gennemgangskonnossementer.

Til § 307. Standsningsret

Paragraffen svarer til § 166 i den gældende sølov. Disse bestemmelser regulerer sælgerens standsningsret.

Til trods for, at konnossement er overleveret til køberen, gælder de i lovgivningen (købeloven) anførte bestemmelser om ret til for sælgeren, på grund af køberens insolvens eller forsømmelse med at fuldføre, hvad han skal i henhold til købeaftalen, at hindre godsets udlevering eller kræve det tilbage fra køberens kreditorer *(stk. 1).* En undtagelse herfra gælder dog for så vidt som en senere godtroende konnossementserhverver er beskyttet over for sælgerlen *(stk. 2).*

Standsningsret foreligger kun i forhold til en transportør eller en lignende selvstændig person som led i en fortsat transport, men ikke i forhold til en person, der i henhold til bemyndigelse fra køberen har modtaget godset på køberens vegne.

Til § 308. Søfragtsedler (Sea Waybill)

Stykgodskapitlets regler gælder som udgangspunkt alle transportdokumenter undtagen certepartier, jf. definitionen i § 251 og undtagelsen i § 253 om certepartier. Søfartssedler (Sea Waysbills) er derfor omfattet af nærværende kapitels regler. Dette gælder dog ikke de bestemmelser, der specielt vedrører konnossementer, idet en søfragtsseddel ikke er et konnossement.

Paragraffen savner et egentlig modstykke i søloven, Haag-Visby-reg-1erne og i Hamburg-reglerne. I Hamburg-reglerne i art. 18, findes en generel bestemmelse om andre dokumenter end konnossement. Der angives dog ikke andet end, at dokumentet udgør et prima facie bevis om, at aftalen er indgået og om modtagelsen af godset. Dette stemmer med almindelige retsprincipper og behøver ikke angives særskilt i lovteksten. Derimod er det blevet anset for værdifuldt at medtage visse bestemmelser om søfragtsedler, som kan give vejledende funktioner. I det omfang andre dokumenter anvendes, f.eks. kvitteringer, er særskilte bestemmelser ikke blevet anset for nødvendige.

Sea Waybill er i praksis vokset ud af sådanne hurtige systemtransporter, hvor konnossementets udleveringsmekanisme, »against surrender of the document«, har vist sig at medføre dyrebar ventetid. Godset er kommet frem før konnossement, som holdes tilbage gennem langsomme bankrutiner og postgangenes forværring. Det mønster for fragtsedler, som gennem lang tid er blevet udviklet og reguleret inden for jernbaneretten, biltransportretten og luftretten — nemlig at godset leveres på bestemmelsesstedet til den navngivne modtager, så snart det er ankommet, og modtageren gør sin ret til godset gældende, uden at der kan stilles krav om, at dokumentet bliver præsenteret eller ej, er blevet naturligt at overføre til sørettens område. Bestemmelsen støtter sig således på analogier fra land og luftretten. Internationalt foregår der for tiden et vist arbejde for at kodificere de rutiner med søfragtsedler, som allerede anvendes i praksis.

Stk. 1 indeholder en definition af begrebet søfragtseddel (Sea Waybill).

I *stk. 2* reguleres afsenderens dispositionsret over godset, når søfragtsedler anvendes.

Stk. 3 indeholder transportørens pligt til at udstede et konnossement, når en søfragtseddel er udstedt.

Til § 309. Søfragtsedlens indhold og bevisfunktion

Denne bestemmelse har ikke noget sidestykke i søloven. I *stk. 1* anføres de oplysninger, som en Sea Waybill skal indeholde. Der peges i stk. 3 på bestemmelsen i udkastets § 296, stk. 3, om konnossementets undertegnelse og reglerne i udkastets § 298 om transportørens pligt til at undersøge rigtigheden af de oplysninger om godset, som tages med i konnossement, også er anvendelig, når Sea Waybill anvendes.

Af *stk. 2,* som svarer til art. 18 i Hamburg-reglerne, fremgår det, at Sea Waybill opfattes som et bevis for aftalevilkårene, for så vidt ikke andet bevises, samt om at godset er modtaget til transport, sådan som det er angivet i dokumentet.

DOMSTOLE OG VOLDGIFT

Til § 310. Kompetente domstole og værnetingsklausuler

Bestemmelsen er en nydannelse i forhold til den gældende sølov.

Ifølge *stk. 1, 1. led,* kan sager om transport af stykgods ifølge styksgodskapitlet efter sagsøgers valg anlægges ved domstol på visse nærmere angivne steder, (punkt 1-3).

Ifølge *punkt 1* kan sagsøger rejse sag ved en domstol på det sted, hvor sagsøgte har sit hovedkontor, eller hvis et hovedkontor ikke er kendt, hvor sagsøgte har sit almindelige opholdssted.

I *punkt 2* bestemmes det, at sagen også kan rejses ved en domstol på det sted, hvor transportaftalen blev indgået, forudsat at sagsøgte der har sin virksomhed, filial eller stedfortræder (fx linieagent), gennem hvis formidling aftalen er indgået. Spørgsmålet om, hvor en transportaftale skal anses for at være indgået, reguleres ikke i loven, men må bedømmes efter de almindelige regler om dette.

Ifølge *punkt 3* kan sag også rejses ved en domstol på det sted, hvor det faktiske eller aftalte udleveringssted ligger. Sølovsudvalget har med den foreslåede formulering ønsket at sikre sagsøger en ret til at få værneting i Norden i de tilfælde, hvor der er tale om gennemgangskonnossementer eller kombinerede transportdokumenter vedrørende transport til og fra Norden. Sker der i sådanne tilfælde omlastning i en havn udenfor Norden, fx Rotterdam eller Hamburg, kan der anlægges sag i Norden, uanset om det første led af transporten (ved eksport) eller det sidste led af transporten (ved import) sker med skib eller andet transportmiddel, fx jernbane. Det er dog en forudsætning, at der er tale om én samlet transportafta-

le og ikke tilfælde, hvor im- eller eksportøren selv har truffet aftale med de forskellige transportører.

Det er ikke anset for nødvendigt at angive, at sag i visse tilfælde kan rejses på grundlag af arrestværneting. Herom gælder den gældende sølovs kapitel 12a.

Sager kan naturligvis rejses andre steder, som måtte have tilknytning til aftalens indhold, men der har i sølovsudvalget været et ønske om at sikre sagsøger værneting ved domstole på de nærmere angivne steder. I *stk. 1, 2. led,* er det derfor bestemt, at en jurisdiktionsklausul er ugyldig i det omfang den begrænser sagsøgtes ret til ifølge eget valg at rejse sag ved en domstol på et af de steder, der er anført i punkt 1 -3. Jurisdiktionsklausuler er kun ugyldige i det omfang, de begrænser sagsøgers valgret. Bestemmelsen gælder, hvadenten det er transportøren eller transportkunden, som rejser sagen. Bestemmelsen gælder også i de tilfælde, hvor sagen rejses mod en undertransportør.

I *stk. 2* er der medtaget to præciserende bestemmelser, som i og for sig følger af stk. 1.

Det fremgår af stk. 1, 2. led, at ugyldigheden alene gælder jurisdiktionsklausuler, som begrænser sagsøgers valgret. Selvom en sag ifølge klausulen kun kan rejses ved en domstol på et andet sted, end dem der er angivet i punkt 1-3, mister en sådan klausul således ikke helt sin betydning. I sådanne tilfælde kan sag ifølge *stk. 2, punkt 1,* rejses ved en domstol på det sted, der til dette formål er angivet i transaftalen. Klausulen forhindrer blot ikke, at sag anlægges ved en domstol efter stk. 1, punkt 1-3. Udtrykket »transportaftale« omfatter tillige ensidige erklæringer af en part, afgivet efter at aftalen er blevet indgået, f.eks. i et dokument, som er blevet udfærdiget som bevis på aftalen.

Stk. 1 gælder kun aftaler, som er indgået, inden en tvist er opstået. Der er således intet til hinder for, at parterne, efter at tvist er opstået, vælger en anden domstol. Dette kan f.eks. ske ved, at sagsøgeren rejser sag på et andet sted, og sagsøgte ikke gør nogle indvendinger. I *stk. 2, punkt 2,* er der medtaget en udtrykkelig bestemmelse om dette.

Stk. 3 indeholder en bestemmelse, der regulerer det forhold, at konnossement er udstedt i henhold til et certeparti, der indeholder jurisdiktions eller voldgiftsklausuler. Såfremt det pågældende konnossement ikke udtrykkeligt angiver, at sådanne bestemmelser er bindende for erhververen, kan transportøren ikke gøre sådanne bestemmelser gældende overfor en godtroende konnossementsindehaver.

Haag-Visby-reglerne indeholder ikke jurisdiktionsbestemmelser. Det gør derimod Hamburgreglerne, men sålænge disse ikke er trådt i kraft i Norden, vil der for søtransportaftaler ikke foreligge internationale regler på dette område. Dette muliggør derfor, at man i denne omgang begrænser virkeområdet for de nationale regler til transporter, som har tilknytning til et nordisk land, jf. *stk. 4,* dvs. indenrigsfart, internordisk fart og anden fart til eller fra nordisk land, og udvalget finder, at en sådan be-

grænsning er ønskelig. Stk. 4 reflekterer iøvrigt det forhold, at aftalefriheden for jurisdiktionsklausuler må vige i den udstrækning andet følger af EF-domskonventionen.

Til § 311. Voldgiftsklausuler

I bestemmelsen behandles gyldigheden af voldgiftsklausuler. En klausul om voldgift får i almindelighed samme virkninger som en eksklusiv jurisdiktionsklausul. For at undgå, at de resultater, man vil forebygge ved bestemmelserne i § 310 om eksklusive jurisdiktionsklausuler, skal kunne omgås ved voldgiftsklausuler, er det anset for nødvendigt at opstille begrænsninger i anvendelsen af disse.

Ifølge *stk. 1* kan parterne, inden en tvist er opstået, aftale, at tvister om transport af stykgods skal henskydes til afgørelse ved voldgift. For at en sådan aftale skal være gyldig, skal den være skriftlig bekræftet. En sådan aftale kan f.eks. fremgå af en klausul i transportdokumentet eller indgås ved korrespondance eller udveksling af telex- eller telefaxmeddelelse. Også gyldigheden af en klausul om voldgift forudsætter, at sagen ifølge sagsøgers valg skal føres i en af de stater, hvor det sted, som er anført i § 310, stk. 1, er beliggende. Virkningen af en voldgiftsklausul om voldgift et andet sted reguleres i stk. 3.

Ifølge *stk. 2* skal voldgiftsdomstolen anvende bestemmelserne i kapitlet om transport af stykgods. I dette ligger dels, at domstolen ikke kan komme til at andet resultat end det, der skulle følge af kapitlet, dels en lovvalgsregel.

Bestemmelsen i *stk. 3* om, at § 310, stk. 2, får tilsvarende anvendelse på voldgiftsklausuler, får den betydning, at parterne, efter en tvist er opstået, kan aftale voldgift på et andet sted end de, der følger af § 310, stk. 1.

I *stk. 4* foreslås en tilsvarende begrænsning i den præceptive regulering af voldgiftsklausuler som den, der foreslået i spørgsmålet om jurisdiktionsklausuler. Her kan der henvises til bemærkningerne til § 310, stk. 4.

IV

14. KAPITEL

Befragtning af skib

A. Generelle bestemmelser

Anvendelsesområde. Definitioner

§ **312.** Reglerne om *»befragtning«* gælder hel- eller delbefragtning af et skib. Reglerne om rejsebefragtning gælder tillige konsekutive rejser, når andet ikke er bestemt.

Stk. 2. I dette kapitel forstås ved:

1. *»Bortfragter«* den, som ved aftale bortfragter et skib til en anden, (befragteren).
2. *»Aflaster«* den, som leverer godset til lastning.
3. *»Rejsebefragtning«,* befragtning, hvor fragten i henhold til aftalen skal beregnes pr. rejse.
4. *»Konsekutive rejser«,* et vist antal rejser som udføres efter hinanden i henhold til en befragtningsaftale for et bestemt skib.
5. *»Tidsbefragtning«,* befragtning, hvor fragten i henhold til aftalen skal beregnes pr. tidsenhed.
6. *»Delbefragtning«,* befragtning, som omfatter mindre end et helt skib eller en fuld ladning, og der benyttes certeparti.

Stk. 3. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på alle aftaler om befragtning af skib i indenrigsfart i Danmark og i fart mellem Danmark, Norge, Finland og Sverige. Ved indenrigstransport i Norge, Finland og Sverige gælder loven i det land, hvor transporten finder sted.

Stk. 4. Ved befragtning i fart, som ikke omfattes af stk. 3, gælder reglerne i dette kapitel, når dansk ret skal finde anvendelse.

Aftalefrihed

§ **313.** Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke, for så vidt andet følger af aftalen, praksis som har udviklet sig mellem parterne eller af handelsbrug eller anden sædvane, som må anses for bindende mellem parterne.

Stk. 2. Ved rejsebefragtning i indenrigsfart i Danmark, samt i fart mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige, kan bestemmelserne i § 338 ikke tilsidesættes ved aftale til skade for aflaster, rejsebefragter eller modtager. Det samme gælder bestemmelserne i (den gældende sølovs § 291, stk. 1, nr. 7, og stk. 2, 1. punktum). Om begrænsninger i aftalefrihe-

den i indenrigsfart i Danmark, Finland, Norge og Sverige gælder loven i det land, hvor transportbefordringen finder sted.

Stk. 3. Ved befragtning som nævnt i § 252, stk. 1 og 2, kan bestemmelserne i § 329 om udstedelse af konnossement ikke fraviges ved aftale til skade for aflaster.

Stk. 4. Bestemmelserne i dette kapitel kan heller ikke fraviges ved aftale, når dette følger af § 316, jf. § 338, stk. 2, og § 374, stk. 2.

Befragtning af et bestemt skib. Fuld last

§ **314.** Angår befragtningsaftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib. Giver aftalen bortfragteren ret til at erstatte det aftalte skib med et andet eller i øvrigt at bruge andre skibe, kan bortfragteren kun indsætte skibe, som er lige så egnede som det aftalte skib. Retten hertil kan udnyttes flere gange.

Stk. 2. Angår aftalen et helt skib eller en fuld ladning, kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren. Dette gælder, selv om skibet skal gå i ballast for at påbegynde en ny rejse.

Overdragelse af befragtningsaftalen

§ **31**5. Overdrager befragteren sine rettigheder efter befragtningsaftalen til en anden, eller frembortfragter han skibet, vedbliver han at være ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

Stk. 2. Bortfragteren kan ikke overdrage befragtningsaftalen uden samtykke fra befragteren. Har befragteren givet sit samtykke, ophører bortfragterens ansvar i medfør af aftalen.

Trampkonnossementer

§ **316.** Udsteder bortfragteren konnossement for gods, som befordres med skibet, bestemmer konnossementet vilkårene for befordringen og udleveringen af godset i forholdet mellem bortfragteren og tredjemand, som er indehaver af konnossementet. Bestemmelser i befragtningsaftalen, som ikke er optaget i konnossementet, kan ikke gøres gældende over for tredjemand, medmindre konnossementet henviser til dem.

Stk. 2. Bestemmelserne om konnossement i §§ 295-307 gælder også konnossement, som nævnt i stk. 1. Når det følger af § 253, at konnossementet er undergivet reglerne i kapitlet om stykgodsbefordring, bestemmes bortfragterens ansvar og rettigheder i forhold til trediemand af bestemmelserne i §§ 274-290, jf. § 254.

B. Rejse befragtning

INDLEDENDE BESTEMMELSER

Fragt

§ 317. Fremgår fragten ikke af aftalen, betales gængs fragt på aftaletidspunktet.

Stk. 2. Er der lastet andet eller mere gods end aftalt i befragtningsaftalen, betales herfor gængs fragt ved lastningen, dog ikke mindre end den aftalte fragt.

Sødygtighed

§ 318. Rejsebortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder, at det er tilstrækkeligt udrustet og bemandet, og at lastrum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, er i behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

Rejsebefragterens valg af laste- og lossehavn

§ 319. Giver befragtningsaftalen rejsebefragteren ret til at vælge laste- eller lossehavn, skal skibet sejle til den havn, som han anviser, såfremt adgangen er fri og skibet kan ligge flot og sikkert og uden hindringer gå ind eller ud med lasten. Valg af lossehavn træffes senest ved afslutningen af lastningen.

Stk. 2. For skade på skibet, der skyldes at rejsebefragteren har beordret skibet til en usikker havn, er han ansvarlig, medmindre rejsebefragteren godtgør, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham eller nogen han svarer for.

Stk. 3. Ved konsekutive rejser skal retten til at vælge, hvilke rejser skibet skal udføre, udøves på en sådan måde, at den samlede længde af laste- og ballastrejserne i medfør af befragtningsaftalen væsentlig forbliver den samme. I modsat fald er rejsebefragteren forpligtet til at svare erstatning for fragttab.

Stk. 4. Rejsebefragteren kan ikke omgøre valget af havn eller rejse.

Lasteplads

§ 320. Er bestemt lasteplads ikke aftalt, lægges skibet på den plads, som rejsebefragteren anviser, såfremt adgangen dertil er fri, og skibet kan ligge der flot og sikkert og uden hindringer komme ud derfra med lasten.

Stk. 2. Er lasteplads ikke anvist i tide, lægges skibet på sædvanlig lasteplads. Lader det sig ikke gøre, vælger rejsebortfragteren en plads, hvor lastning med rimelighed kan foregå.

Stk. 3. Hvad enten bestemt lasteplads er aftalt eller ikke, kan rejsebefragteren kræve skibet forhalet fra en lasteplads til en anden mod selv at bære omkostningerne derved.

LASTETID

Lastetiden

§ 321. Rejsebortfragteren er pligtig at lade skibet ligge til lastning en vis lastetid, der omfatter liggetid og overliggetid. Ved befragtning på liniefartsvilkår (liner terms) indgår ingen overliggetid i lastetiden.

Liggetidens længde

§ 322. Liggetiden er den tid, der ved befragtningsaftalens indgåelse med rimelighed kan påregnes at medgå til lastningen. Ved beregningen skal hensyn tages til skibets og lastens art og størrelse, laste indretningerne om bord og i havnen og andre lignende omstændigheder.

Stk. 2. Liggetiden beregnes ved klausulerne:

1) *fac (fast as can)* med udgangspunkt i, at lastning skal foregå så hurtigt, som skibet kan tage imod lasten med uskadte lasteindretninger;
2) *faccop (fast as can custom of the port)* med udgangspunkt i, at lastningen skal foregå så hurtigt som sædvanlig lastemåde i havnen tillader;
3) *liner terms (liniefartsvilkår)* med udgangspunkt i, at lastningen skal foregå så hurtigt som ved sædvanlig lastning i havnen af skibe i liniefart med tillæg af den tid, som går tabt ved trafikophobning.

Stk. 3. Er tiden for lastning og losning fastsat under ét, udløber liggetiden ikke, før den samlede tid er udløbet.

Stk. 4. Liggetiden beregnes i arbejdsdage og arbejdstimer. Som arbejdsdag regnes hverdage, hvor der arbejdes det antal timer, som er sædvanlige på hverdage i havnen, og som arbejdstime hver time, som på hverdage kan bruges til lastning. For de dage, hvor der arbejdes mindre end på arbejdsdage, regnes med det særlige antal timer, som da sædvanligvis bruges.

Liggetidens begyndelse

§ 323. Liggetiden begynder ikke at løbe, før skibet er på lastepladsen, klar til at indtage last, og rejsebortfragteren har givet meddelelse herom.

Stk. 2. Meddelelse kan gives forhånd, men ikke før skibet er kommet frem til lastehavnen. Viser det sig senere, at skibet ikke var klart til at indtage last, skal den tid, som går tabt på grund af nødvendig klargøring, ikke medregnes i liggetiden.

Stk. 3. Meddelelse skal gives til aflasteren, eller dersom denne ikke kan træffes, til rejsebefragteren. Træffes hverken aflasteren eller rejsebe-

fragteren, anses meddelelse for at være givet, når den er afsendt på hensigtsmæssig måde.

Stk. 4. Tiden regnes enten fra det klokkesiet, da arbejdet i havnen sædvanlig begynder om morgenen, eller fra middagspausens slutning. I første tilfælde må meldingen være givet senest en time før kontortidens afslutning den foregående arbejdsdag, i sidste tilfælde senest kl. 10 samme dag.

Hindringer

§ **324.** Kan skibet ikke lægges på lastepladsen på grund af hindring på rejsebefragterens side, kan det dog meldes klart til lastning med den virkning, at liggetiden begynder at løbe. Det samme gælder ved trafikophobning og desuden ved andre hindringer, som rejsebortfragteren ikke med rimelighed kunne tage i betragtning på tidspunktet for aftalens indgåelse.

Stk. 2. I liggetiden medregnes ikke den tid, som går tabt ved hindring på rejsebortfragterens side. Det samme gælder tid, som går tabt, fordi skibet på grund af forhold, som rejsebortfragteren med rimelighed kunne tage i betragtning på tidspunktet for aftalens indgåelse, er lagt på en lasteplads, som ikke er sædvanlig. Derimod medregnes ophold ved forhaling af skibet.

Overliggetiden

§ **325.** **O**verliggetiden udgør den tid, skibet efter liggetidens udløb må ligge for at blive lastet, medmindre længden af overliggetid er fastsat ved aftale.

*Stk. 2. o*verliggetiden beregnes i løbende dage og timer fra liggetidens udløb. Bestemmelsen i § 324, stk. 2, gælder tilsvarende.

Godtgørelse for overliggetid

§ **326.** For overliggetid har rejsebortfragteren krav på særskilt godtgørelse. Godtgørelsen fastsættes under hensyn til fragten og til forøgelse eller formindskelse af bortfragterens udgifter som følge af, at skibet ligger stille.

Stk. 2. Godtgørelsen forfalder ved påkrav.

Stk. 3. Bliver godtgørelsen ikke betalt eller sikkerhed stillet, kan rejsebortfragteren føre kravet på konnossementet. Gør han ikke det, kan han i stedet fastsætte en rimelig betalingsfrist. Er beløbet ikke betalt inden fristens udløb, kan rejsebortfragteren hæve befragtningsaftalen og kræve erstatning efter almindelige kontraktsregler for tab, som skyldes at rejsen bortfalder.

LASTNING

Lastning og stuvning

§ **327.** Dersom andet ikke følger af praksis i havnen, skal rejsebefragteren levere godset ved skibets side og rejsebortfragteren tage det om bord. Ved klausulerne:

1) fio (free in and out), skal rejsebefragteren sørge for lastningen,
2) liner terms (liniefartsvilkår), skal rejsebortfragteren sørge for lastningen.

Stk. 2. Rejsebortfragteren sørger for underlag og andet, som er påkrævet til stuvningen, og udfører denne.

Stk. 3. Vedrørende dækslast gælder § 263 (i kapitlet om stykgods) tilsvarende.

Stk. 4. Er skibet på grund af en omstændighed, som rejsebortfragteren med rimelighed kunne regne med, da aftalen blev sluttet, lagt på en lasteplads, der ikke er sædvanlig, er rejsebortfragteren ansvarlig for de øgede udgifter, som dette medfører.

Levering af godset

§ **328.** Godset skal leveres og lastes med tilbørlig hurtighed. Det skal leveres på sådan måde og i en sådan tilstand, at det let og sikkert kan tages ombord, stuves, befordres og losses.

Stk. 2. Bestemmelserne i §§ 256-259 gælder tilsvarende.

Ombordkonnossement

§ **329.** Når godset er lastet, skal rejsebortfragteren eller skibsføreren eller den, som rejsebortfragteren ellers har bemyndiget dertil, på aflasterens forlangende, udstede ombordkonnossement, når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger.

Stk. 2. Aflasteren kan kræve særskilte konnossementer for de enkelte dele af godset, medmindre dette vil medføre væsentlige ulemper.

Stk. 3. Udstedes der konnossement med andre vilkår end fastsat i befragtningsaftalen og medfører dette forøget ansvar for rejsebortfragteren, skal rejsebefragteren holde ham skadesløs herfor.

REJSEN

Rejsebortfragterens omsorgspligt

§ **330.** Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed og i øvrigt på forsvarlig måde. Bestemmelserne i §§ 262, 266 og 267 gælder tilsvarende.

Deviation. Substituthavn

§ **331.** Deviation kan kun gøres for at redde person eller for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

Stk. 2. Indtræder der hindringer, der medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse lasten, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan rejsebortfragteren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.

Afstandsfragt

§ 332. Er en del af rejsen udført, når aftalen hæves eller bortfalder, eller når godset ellers er losset i en anden havn end den aftalte, kan rejsebortfragteren kræve afstandsfragt. § 335 gælder tilsvarende.

Stk. 2. Afstandsfragt er det beløb, der bliver tilbage af den aftalte fragt, når fradrag gøres efter forholdet mellem længden af den tilbagestående og den aftalte rejse. Hensyn skal tages også til varigheden af og de særlige omkostninger ved sådanne rejser. Afstandsfragten kan ikke overstige godsets værdi.

Stk. 3. Enhver af parterne kan kræve afstandsfragt fastsat af en dispachør. Tvist om rigtigheden af dispachørens afgørelse kan indbringes for domstolene.

Farligt gods

§ 333. Er farligt gods lastet, uden at rejsebortfragteren kendte dets farlige beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller ødelægge godset uden pligt til at betale erstatning. Tilsvarende gælder, selvom han har kendskab til, at godset er af farlig beskaffenhed, hvis der senere opstår en fare for person eller ejendom, som gør det uforsvarligt at beholde godset om bord.

LOSNING OG UDLEVERING AF GODSET M.V.

Losning

§ 334. Med hensyn til losseplads, lossetid og losning af godset gælder bestemmelserne i §§ 320-328 tilsvarende. Hvad der er bestemt for rejsebefragteren, skal her gælde modtageren af godset.

Stk. 2. Den, der legitimerer sig som modtager, har ret til at besigtige godset, før han modtager det.

Stk. 3. Er der flere modtagere af gods, som befordres i henhold til samme befragtningsaftale, kan de ikke anvise losseplads eller kræve forhaling, medmindre alle er enige.

Stk. 4. Øgede omkostninger som følge af, at godset er skadet eller må bortskaffes som følge af en skade, skal betales af rejsebefragteren, hvis skaden skyldes godsets egen beskaffenhed eller fejl eller forsømmelse på rejsebefragterens side. Ved klausulen fio (free in and out), dækker rejsebefragteren omkostningerne, medmindre rejsebortfragteren er ansvarlig for skaden i medfør af § 338.

Fragt for gods, der ikke er i behold

§ **335.** For gods, der ikke er i behold ved rejsens slutning, kan der ikke kræves fragt, medmindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på rejsebefragterens side, eller rejsebortfragteren har solgt det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det i medfør af § 333.

Stk. 2. Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis rejsebortfragteren i medfør af stk. 1, ikke har krav på fragt.

Modtagerens og rejsebefragterens ansvar for fragten Tilbageholdsret

§ **336.** Ved at tage imod godset bliver modtageren pligtig til at betale fragt og andre krav efter bestemmelserne i § 269 (i kapitlet om stykgodstransport).

Stk. 2. Rejsebortfragteren kan i alle tilfælde kræve betaling afrejsebefragteren i medfør af § 273 (i kapitlet om stykgodstransport).

Stk. 3. Rejsebortfragteren har tilbageholdsret i medfør af bestemmelserne i § 270 (i kapitlet om stykgodstransport).

Oplægning af gods

§ **337.** Undlader modtageren at opfylde vilkårene for udlevering af godset, eller forsinker han losningen, således at den ikke kan fuldføres til aftalt tid eller i øvrigt uden urimelig forsinkelse, har rejsebortfragteren ret til at losse godset og oplægge det under sikker forvaring for modtagerens regning. Om oplægningen skal han underrette modtageren.

Stk. 2. Nægter modtageren at tage imod godset, eller er modtageren ikke kendt eller ikke at træffe, skal rejsebortfragteren så hurtigt som muligt underrette rejsebefragteren. Melder modtageren sig ikke så tidligt, at losningen kan fuldføres i rette tid, skal rejsebortfragteren losse og oplægge godset. Modtageren og rejsebefragteren skal underrettes om oplægningen.

Stk. 3. I underretningen i medfør af stk. 1 og 2 skal angives en rimelig frist, efter hvis udløb rejsebortfragteren kan sælge eller på anden måde råde over oplagt gods. Ved salg eller anden råden over godset gælder § 272 (i stykgodskapitlet) tilsvarende.

Ladningskader. Forsinket udlevering

§ **338.** Rejsebortfragteren er ansvarlig efter reglerne i §§ 274-285 og 287-290 for tab som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket, mens det er i hans varetægt. Reglen i § 286 gælder tilsvarende.

Stk. 2. Modtager, som ikke er rejsebefragter, kan også kræve erstatning efter stk. 1. Er modtager indehaver af et konnossement, udstedt af rejsebortfragteren, kan han tillige påberåbe sig bestemmelsen i § 316.

KONTRAKTSBRUD OG HINDRINGER PÅ REJSEBORTFRAGTEREN SIDE

Kancelleringstidspunkt

§ 339. Skal skibet være lasteklart inden et bestemt tidspunkt (kancelleringstid), kan rejsebefragteren hæve befragtningsaftalen, dersom skibet ikke er lasteklart eller meldt lasteklart inden udløbet af fristen.

Stk. 2. Giver rejsebortfragteren meddelelse om, at skibet vil komme, efter at tiden er løbet ud, og opgiver, hvornår skibet vil være lasteklart, må rejsebefragteren uden ugrundet ophold hæve aftalen. Hæves aftalen ikke, bliver det opgivne tidspunkt nyt kancelleringstidspunkt.

Forsinkelse og andet kontraktsbrud

§ 340 Rejsebefragteren kan hæve fragtaftalen på grund af forsinkelse eller andet kontraktsbrud på rejsebortfragterens side, når kontraktsbruddet er væsentligt.

Stk. 2. Har lastning fundet sted, kan rejsebefragteren ikke hæve aftalen, hvis losning af godset vil medføre væsentlig skade eller ulempe for andre befragtere. Ved konsekutive rejser kan rejsebefragteren ikke hæve for en enkelt rejse, medmindre udførelsen af denne er uvæsentlig for rejsebortfragteren i forhold til de resterende rejser.

Stk. 3. Vil rejsebefragteren hæve aftalen, må han give underretning herom uden ugrundet ophold, efter at han må antages at have fået kendskab til kontraktsbruddet. Gør han ikke det, går hæveadgangen tabt.

Tab af skibet

§ 341. Gælder befragtningsaftalen et bestemt skib, og dette går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, er rejsebortfragteren ikke forpligtet til at udføre rejsen. I dette tilfælde kan han ikke kræve at udføre rejsen med et andet skib, selv om befragtningsaftalen tillader ham at indsætte et andet skib end det aftalte.

Rejsebortfragterens erstatningsansvar

§ 342. Opstår der som følge af forsinkelse eller andet kontraktsbrud på rejsebortfragterens side tab, som ikke er omfattet af § 338, gælder §§ 275 og 276 tilsvarende.

KONTRAKTSBRUD OG HINDRINGER PÅ REJSEBEFRAGTEREN SIDE

Tilbagetræden før lastning

§ 343. Træder rejsebefragteren tilbage fra befragtningsaftalen, før lastningen er begyndt, eller har han ved afslutningen af lastningen ikke leveret alt det gods, aftalen omfatter, kan rejsebortfragteren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Ved konsekutive rejser kan tilbagetræden fra en enkelt rejse kun ske, dersom udførelsen af denne er uvæsentlig for rejsebortfragteren i forhold til de resterende rejser.

Stk. 2. Ved fastsættelse af erstatning skal hensyn tages til, om rejsebortfragteren uden rimelig grund har undladt at medtage andet gods.

Stk. 3. Erstatning kan ikke kræves, hvis muligheden for at levere eller befordre godset eller indføre det på bestemmelsesstedet må anses for udelukket ved omstændigheder, der er af sådan beskaffenhed, at rejsebefragteren ikke burde have taget dem i betragtning, da aftalen blev sluttet, såsom indførsels- eller udførselsforbud eller anden foranstaltning af offentlig myndighed, hændelig undergang af alt gods af den art, aftalen angår, eller lignende omstændigheder. Tilsvarende gælder, hvis det bestemte gods, aftalen angår, er gået til grunde ved en ulykkeshændelse.

Stk. 4. Vil rejsebefragteren påberåbe sig en af de i stk. 3 nævnte omstændigheder, skal han uden ugrundet ophold give meddelelse om dette. Gør han ikke det, skal han erstatte den skade, som følger heraf.

Ret til at hæve

§ 344. Kan rejsebefragteren træde tilbage fra befragtningsaftalen uden erstatningsansvar, jfr. § 343, stk. 3, kan rejsebortfragteren hæve aftalen, når han giver underretning herom uden ugrundet ophold.

Stk. 2 .Leverer rejsebefragteren ikke alt det gods, aftalen omfatter, kan rejsebortfragteren sætte en rimelig frist for rejsebefragteren til at betale erstatning eller til at stille sikkerhed. Er dette ikke gjort inden fristens udløb, kan rejsebortfragteren hæve aftalen. Han kan tillige kræve erstatning i medfør af § 343, medmindre rejsebefragteren er uden ansvar for ikke at have leveret det gods, som mangler.

Tilbagetræden efter lastning

§ 345. Har lastning fundet sted, kan rejsebefragteren ikke kræve godset losset eller rejsen afbrudt, dersom dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for rejsebortfragteren eller andre befragtere. Bestemmelserne i §§ 343 og 344 gælder tilsvarende.

Forsinket lastning

§ 346. Er overliggetiden aftalt og har rejsebefragteren ved lastetidens udløb ikke leveret godset eller kun leveret en del heraf, gælder bestem-

melserne i §§ 343 og 344 tilsvarende. Tilsvarende gælder, når befragtningsaftalen indeholder klausulen liner terms, og liggetiden er opbrugt.

Stk. 2. Er overliggetiden længde ikke aftalt, men lastningen bliver så forsinket, at der opstår et væsentligt tab eller ulempe for rejsebortfragteren, selv om godtgørelse for overliggetid betales, kan han hæve aftalen eller, når noget af godset allerede er leveret, erklære lastningen for afsluttet. I dette tilfælde gælder bestemmelserne i § 343 og § 344 tilsvarende.

Anden forsinkelse

§ **347.** Bliver skibet opholdt efter lastning eller under rejse som følge af forhold på rejsebefragterens side, kan rejsebortfragteren kræve erstatning, medmindre opholdet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af rejsebefragteren eller nogen, han svarer for. Tilsvarende gælder, når skibet bliver opholdt under losning, fordi det ikke er muligt for rejsebortfragteren at foretage oplægning i medfør af § 337.

Stk. 2. Bliver ved konsekutive rejser fragt, godtgørelse for overliggetid eller andre fordringer i henhold til befragtningsaftalen ikke betalt i rette tid, kan rejsebortfragteren fastsætte en rimelig betalingsfrist. Er kravet ikke betalt inden fristens udløb, kan rejsebortfragteren standse opfyldelsen af aftalen eller hæve aftalen. Rejsebortfragteren kan kræve erstatning efter almindelige kontraktsregler for tab, som skyldes standsningen eller, dersom aftalen hæves, at de resterende rejser bortfalder.

Skade på grund af godset

§ **348.** Har gods forårsaget tab for rejsebortfragteren eller skade på skibet, skal rejsebefragteren betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse. Tilsvarende gælder ved skade på andet gods om bord i skibet.

BORTFALD AF BEFRAGTNINGSAFTALEN

Krigsfare

§ **349.** Viser det sig, efter at befragtningsaftalen er indgået, at udførelse af rejsen vil medføre fare for skibet, personer om bord eller lasten som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel rejsebortfragteren som rejsebefragteren hæve aftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er påbegyndt. Den, som vil hæve fragtaftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Gør han ikke det, skal han erstatte den deraf følgende skade.

Stk. 2. Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan aftalen kun hæves, for så vidt angår denne del. Rejsebortfrag-

teren kan dog, når det ikke medfører væsentlig skade eller ulempe for anden befragter, hæve aftalen i dens helhed, hvis der ikke på opfordring betales erstatning eller stilles sikkerhed for fragttab og anden skade.

Konsekutive rejser

§ **350.** Ved konsekutive rejser kan aftalen i medfør af § 349 kun hæves for en enkelt rejse, hvis udførelsen af denne er uvæsentlig i forhold til de resterende rejser.

Stk. 2. Giver befragtningsaftalen rejsebefragteren ret til at vælge, hvilke rejser, skibet skal udføre, kan aftalen kun hæves i medfør af § 349, dersom faren er af væsentlig betydning for opfyldelsen af aftalen.

Omkostninger ved ophold

§ **351**. Bliver skibet, efter påbegyndt lastning opholdt på grund af fare som nævnt i § 349, enten i lastehavnen eller i en anden havn, der anløbes under rejsen, skal omkostningerne ved opholdet anses som fælleshavariomkostninger og fordeles på skib, fragt og ladning efter reglerne om almindeligt havari. Hæves befragtningsaftalen, gælder dette dog ikke omkostningerne, som derefter påløber.

Udløb af aftaleperioden ved konsekutive rejser

§ **352.** Er skibet befragtet for så mange rejser, som det kan udføre i et angivet tidsrum, og har rejsebefragteren før udløbet af aftaleperioden fået meddelelse om, at skibet er klar til at indtage last, skal rejsen udføres, selv om dette vil ske helt eller delvist efter at aftaleperioden er udløbet.

Stk. 2. Er det klart, at skibet ikke kan nå lastehavnen og være lasteklart før udløbet af aftaleperioden, har rejsebortfragteren ikke pligt til at sende skibet til lastehavnen.

Stk. 3. Giver rejsebortfragteren meddelelse om, at skibet kan komme for sent frem til lastehavnen og anmoder om forholdsordre, kan rejsebefragteren bestemme, enten at rejsen skal udføres i henhold til befragtningsaftalen, eller aftalen skal ophøre. Aftalen ophører, dersom befragteren ikke uden ugrundet ophold, efter at have fået meddelelse herom, kræver, at rejsen skal udføres.

C. *Kvantumskontrakter*

Anvendelsesområde

§ 353. Reglerne om kvantumskontrakter gælder befordring med skib af fastsat kvantum gods fordelt på flere rejser inden for et angivet tidsrum.

Stk. 2. Er det aftalt, at rejserne skal udføres efter hinanden med bestemt skib, finder reglerne dog ikke anvendelse.

Valgret vedrørende kvantum

§ 354. Giver kontrakten et spillerum for det samlede kvantum gods, som skal befordres, har befragteren valgretten.

Stk. 2. Giver kontrakten et spillerum for, hvor stort kvantum, der skal befordres på den enkelte rejse, er det bortfragteren, som har valgretten.

Afskibningsprogram

§ 355. Befragteren skal udarbejde et afskibningsprogram for perioder af rimelig længde under hensyn til det tidsrum, kontrakten gælder, og i god tid underrette bortfragteren herom.

Stk. 2. Befragteren skal sørge for, at det kvantum, kontrakten omfatter, bliver rimeligt fordelt over kontraktsperioden. Der skal herunder tages hensyn til størrelsen af de skibe, der skal bruges.

Anmeldelse om afskibninger

§ 356. Befragteren skal med rimelig frist give underretning om afskibninger. I underretningen skal befragteren angive det tidspunkt, godset senest vil være klar til lastning.

Nominering af skib

§ 357. Når underretning om en afskibning er givet, er bortfragteren forpligtet til at fremskaffe et skib, som er egnet til at udføre rejsen i rette tid. Bortfragteren skal med rimelig frist give befragteren underretning om, hvilket skib der skal udføre rejsen, og om dets lasteevne og forventede ankomst til lastehavnen.

Stk. 2. Bortfragteren er ikke forpligtet til at fremskaffe skib til gods, der ikke er klart til lastning inden udløbet af kontraktsperioden, medmindre overskridelsen skyldes forhold uden for befragterens kontrol og ikke er væsentlig.

Udførelsen af rejserne

§ 358. Når bortfragteren har givet underretning efter § 357, gælder reglerne om rejsebefragtning eller stykgodstransport for den befordring, som skal udføres.

Stk. 2. Hvis bortfragterens pligt til at udføre en enkelt rejse falder bort på grund af forhold, som bortfragteren er ansvarlig for, har befragteren ret til at kræve, at godset eller et tilsvarende kvantum nyt gods bliver befordret.

Stk. 3. Såfremt bortfaldet af rejsen giver grund til at regne med, at senere rejser ikke vil blive udført uden væsentlig forsinkelse, kan befragteren hæve kontrakten for den resterende del.

Forsinket underretning om afskibninger og afskibningsprogram

§ **359.** Hvis befragteren ikke i tide giver underretning om en afskibning, kan bortfragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist. Såfremt denne frist overskrides, kan bortfragteren give underretning om skib i medfør af § 357 i overensstemmelse med det gældende afskibningsprogram, eller i stedet hæve for den rejse, det gælder.

Stk. 2. Giver forsinkelsen grund til at regne med, at der vil indtræde væsentlig forsinkelse ved underretning om senere afskibninger, kan bortfragteren hæve kontrakten for den resterende del.

Stk. 3. Bortfragteren kan kræve erstatning, medmindre forsinkelsen skyldes forhold som nævnt i § 343, stk. 3 (i rejsebefragtningskapitlet).

Stk. 4. Hvis befragteren ikke i tide underretter bortfragteren om afskibningsprogram, kan bortfragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist. Overskrides fristen, kan bortfragteren hæve aftalen for den resterende del. Bestemmelsen i stk. 3 gælder tilsvarende.

Forsinket nominering af skib

§ **360.** Hvis bortfragteren ikke i tide giver underretning om skib, kan befragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist. Overskrides denne frist, kan befragteren hæve kontrakten for den pågældende rejse.

Stk. 2. Giver forsinkelsen grund til at egne med, at der vil indtræde væsentlig forsinkelse vedrørende underretning om skibe for senere afskibninger, kan befragteren hæve kontrakten for den resterende del.

Stk. 3. Befragteren kan kræve erstatning, medmindre forsinkelsen skyldes en hindring uden for bortfragterens kontrol, som han ikke med rimelighed kunne ventes at have taget i betragtning, da kontrakten blev indgået, eller at overvinde eller undgå virkningerne af.

Forsinkelse med betaling af fragt m.v.

§ **361.** Bliver fragt, overliggetidsgodtgørelse eller andre fordringer, befragteren hæfter for i medfør af kontrakten, ikke betalt i rette tid, kan bortfragteren fastsætte en rimelig betalingsfrist. Er fordringen ikke betalt inden fristens udløb, kan bortfragteren standse opfyldelsen af kontrakten eller, såfremt forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud, hæve kontrakten.

Stk. 2. Bortfragteren kan kræve erstatning i medfør af almindelige

kontraktsregler for tab, som skyldes at opfyldelsen afbrydes, eller, såfremt kontrakten hæves, at de resterende rejser bortfalder.

Stk. 3. Ved afslutningen af en rejse i henhold til kontrakten har bortfragteren tilbageholdsret i lasten for de fordringer, som er udestående i medfør af kontrakten. I forhold til trediemand gælder dette alene, hvis fordringen er påført konnossementet, jfr. § 316.

Krigsfare

§ 362. Indtræder i kontraktsperioden krig, krigslignende tilstande eller væsentlig forøgelse af krigsfare, og dette er af væsentlig betydning for opfyldelsen af kontrakten, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve kontrakten uden pligt til at betale erstatning.

Stk. 2. Den som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, skal han erstatte den deraf følgende skade.

D. Tids befragtning

LEVERING AF SKIBET

Skibets tilstand og udrustning

§ **363.** Tidsbortfragteren skal stille skibet til rådighed for tidsbefragteren på det sted og til den tid, som er aftalt.

Stk. 2. Ved leveringen skal tidsbortfragteren sørge for, at skibets tilstand, påbudte certifikater, bemanding, proviantering og øvrige udrustning opfylder de krav, der stilles i almindelig fragtfart i det fartsområde befragtningsaftalen angiver.

Stk. 3. Skibet skal endvidere have tilstrækkelig bunkers om bord til at nå nærmeste, anvendelige bunkershavn. Tidsbefragteren skal overtage og betale for bunkers i henhold til prisen i denne havn.

Besigtigelse

§ **364.** Ved skibets levering kan såvel tidsbortfragteren som tidsbefragteren forlange, at der foretages sædvanlig besigtigelse af skibets, dets udrustning og af dets beholdning af bunkers.

Stk. 2. Omkostningerne, herunder et eventuelt tidstab ved sådan besigtigelse, skal betales med halvdelen af hver af parterne.

Stk. 3. Besigtigelsesrapporten tjener som bevis for skibets og udrustningens tilstand og omfanget af dets beholdning af bunkers, medmindre modbevis føres.

Levering af skib i søen

§ **365.** Har parterne aftalt, at skibet skal leveres i søen, skal tidsbortfragteren give meddelelse til tidsbefragteren om leveringen og opgive skibets position samt leveringstidspunktet.

Stk. 2. Besigtigelse, som omtalt i § 364 foretages i den første havn, skibet anløber efter leveringen. Konstateres der mangler, skal der ikke betales fragt for den tid, der går tabt ved udbedring af manglerne. Bliver befragtningsaftalen hævet af tidsbefragteren, jfr. § 367, 1. pkt. bortfalder tidsbortfragterens krav på fragt fra leveringen.

Kancelleringtidspunktet. Forsinket levering

§ **366.** Skal skibet efter befragtningsaftalen være lasteklart inden en bestemt tid (kancelleringstidspunkt), kan tidsbefragteren hæve aftalen, dersom skibet ikke er lasteklart eller ikke meldt lasteklart før udløbet af fristen. Tilsvarende gælder, dersom skibet i øvrigt skal være leveret inden for et bestemt tidsrum fastsat i aftalen.

Stk. 2. Giver tidsbortfragteren meddelelse om, at skibet vil blive forsinket og angiver, hvornår skibet vil være lasteklart eller kunne leveres,

må tidsbefragteren uden ugrundet ophold hæve aftalen. Hæves aftalen ikke, bliver det opgivne tidspunkt nyt kancelleringstidspunkt.

Stk. 3. Bliver skibet i andre tilfælde leveret for sent, kan tidsbefragteren hæve aftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktsbrud.

Mangler ved skibet

§ **367.** Lider skibet eller dets udrustning ved leveringen af en mangel, er tidsbefragteren berettiget til at kræve afslag i tidsfragten eller, hvis manglen er væsentlig, hæve befragtningsaftalen. Dette gælder ikke, hvis manglen udbedres af tidsbortfragteren uden en sådan forsinkelse, som efter § 366 ville give tidsbefragteren ret til at hæve aftalen.

Erstatningsansvar

§ **368.** Tidsbefragteren kan kræve erstatning for tab som følge af forsinkelse eller mangler ved leveringen, medmindre forsinkelsen eller manglen ikke skyldes fejl eller forsømmelse af tidsbortfragteren eller nogen, han svarer for. Tidsbefragteren kan tillige kræve erstatning for tab som følge af, at skibet på kontraheringstidspunktet savnede egenskaber eller udrustning, som må anses tilsikret.

UDFØRELSEN AF REJSERNE

Tidsbefragterens dispositionsadgang

§ **369.** Tidsbortfragteren skal i befragtningsperioden udføre de rejser, som tidsbefragteren i overensstemmelse med befragtningsaftalen kræver. § 363, stk. 2, gælder tilsvarende.

Stk. 2. Dog er tidsbortfragteren ikke pligtig at udføre en rejse, hvorved skibet, personer om bord eller lasten vil blive udsat for fare som følge af krig eller krigslignende tilstande, is eller anden fare eller væsentlig ulempe, som han ikke med rimelighed kunne regne med, da aftalen blev sluttet.

Stk. 3. Tidsbortfragteren er ikke pligtig at medtage gods af let antændelig, brændbar eller tærende karakter eller andet farligt gods, medmindre det leveres i en sådan tilstand, at det kan befordres og udleveres i overensstemmelse med de krav og anbefalinger, der stilles af myndighederne i det land, hvor skibet er registreret, i det land, hvor rederen har sit hovedforretningssted, og i de havne, som indgår i rejsen. Ej heller er tidsbortfragteren pligtig at lade skibet medtage levende dyr.

Underretningspligt

§ **370.** Tidsbortfragteren er pligtig at holde tidsbefragteren underrettet om alle forhold vedrørende skibet og rejserne af betydning for tidsbe-

fragteren. Tidsbefragteren skal ligeledes underrette tidsbortfragteren om skibets forventede operationsprogram.

Bunkers

§ **371**. Tidsbefragteren er pligtig at sørge for bunkers og vand til skibets maskiner. Han indestår for, at leveret bunkers er i overensstemmelse med aftalte specifikationer.

Lastning og losning m.v.

§ **372.** Tidsbefragteren skal sørge for modtagelse, lastning, stuvning, trimning, sikring, losning og udlevering af lasten. Stuvningen skal foregå således, at skibet er betryggende stabiliseret og lasten sikret. Tidsbefragteren skal følge instrukser fra tidsbortfragteren om lastens fordeling i det omfang, hensynet til skibets sikkerhed og stabilitet tilsiger det.

Stk. 2. Tidsbefragteren kan kræve sådan medvirken hertil af skibsfører og mandskab, som er sædvanlig i den pågældende fart. Godtgørelse for overarbejde og andre særlige udgifter ved sådan medvirken betales af tidsbefragteren.

Stk. 3. Er tidsbortfragteren pligtig at erstatte tab, der er en følge af lastning, stuvning, trimning, sikring, losning eller udlevering af lasten, skal tidsbefragteren holde ham skadesløs, medmindre tabet skyldes medvirken af skibsfører eller mandskab, eller andre forhold, som tidsbortfragteren er ansvarlig for.

Konnossement

§ **373.** Tidsbortfragteren er pligtig til på forlangende at udstede konnossement for indlastet gods for den rejse, han skal udføre, med de vilkår for befordringen, der er sædvanlige i den pågældende fart. Pådrager han sig derved ansvar over for indehaveren af konnossementet ud over hans ansvar i medfør af befragtningsaftalen, skal tidsbefragteren holde ham skadesløs.

Stk. 2. Tidsbortfragteren har ikke pligt til at følge tidsbefragterens anmodning om at udlevere godset til en ikke legitimeret modtager eller i øvrigt i strid med konnossementets indhold, hvis dette vil være i strid med redelighed og god tro. Han kan i alle tilfælde kræve sikkerhed for det ansvar, han kan pådrage sig ved en sådan udlevering.

Ladningsskader. Forsinket udlevering

§ **374.** Tidsbortfragteren er overfor tidsbefragteren ansvarlig efter reglerne i § 274-289 for tab som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket, mens det er i hans varetægt.

Stk. 2. Modtager, som ikke er tidsbefragteren, kan også kræve erstatning efter stk. 1. Er modtager indehaver af konnossement, udstedt af tidsbortfragteren, kan han også påberåbe sig bestemmelsen i § 316.

Forsinkelse og andet kontraktsbrud på tidsbortfragterens side

§ 375. Holdes skibet ikke i sødygtig eller i øvrigt i kontraktsmæssig stand, eller udføres rejserne for sent, eller foreligger andet kontraktsbrud på tidsbortfragterens side, kan tidsbefragteren hæve befragtningsaftalen, hvis disse forhold medfører, at formålet med aftalen bliver væsentligt forfejlet. Vil tidsbefragteren hæve aftalen, må han give underretning herom uden ugrundet ophold efter at han har eller må antages at have fået kendskab til kontraktsbruddet. Gør han ikke det, går hæveadgangen tabt.

Stk. 2. Tidsbefragteren kan kræve erstatning for skade, som skyldes, at skibet går tabt eller bliver uistandsætteligt eller at det ikke holdes sødygtigt og i øvrigt i kontraktsmæssig stand, når dette skyldes fejl eller forsømmelse af tidsbortfragteren eller nogen han svarer for. Tilsvarende gælder tab som skyldes fejl eller forsømmelse ved medvirken, jfr. § 372, stk. 2, ved udførelse af tidsbefragterens ordrer eller ved andet kontraktsbrud.

Skade på skibet

§ 376. Tidsbortfragteren har krav på erstatning for skade på skibet, der skyldes fejl eller forsømmelse af tidsbefragteren eller nogen, han svarer for.

Stk. 2. For skade på skibet, der skyldes, at tidsbefragteren har beordret skibet til en usikker havn, er han ansvarlig, medmindre tidsbefragteren godtgør, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham eller nogen, han svarer for.

Fælleshavari. Bjærgning

§ 377. Rejsefragtens bidrag til fælleshavari bæres af tidsbefragteren. Det samme gælder bidrag for bunkers og andet udstyr, som tidsbefragteren har ombord. Gives der ved fælleshavariopgørelsen erstatning for udgifter eller tab, som tidsbefragteren har haft, tilfalder erstatningen ham.

Stk. 2. Tidsbortfragteren kan uden samtykke fra tidsbefragteren deltage i redning af personer. Han kan tillige bjærge skib eller ejendom, når dette ikke vil virke urimeligt over for tidsbefragteren. Af tidsbortfragterens part af nettobjærgelønnen tilfalder en trediedel tidsbefragteren.

Udgifter ved rejserne

§ 378. Tidsbefragteren skal bære de udgifter ved udførelsen af rejserne, som ikke påhviler tidsbortfragteren i medfør af bestemmelserne i dette kapitel.

TILBAGELEVERING AF SKIBET

Tilbagelevering. Besigtigelse

§ **379.** Tidsbefragteren skal tilbagelevere skibet til tidsbortfragteren på det sted og det tidspunkt, som er aftalt.

Stk. 2. Ved tilbagelevering af skibet gælder bestemmelserne i § 363, stk. 3, § 364 og § 365, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt. tilsvarende. Dette gælder tillige, såfremt befragtningsaftalen er hævet eller faldet bort før udløbet af befragtningsperioden.

Overskridelse af befragtningsperioden

§ **380.** Medmindre et tidsinterval for tilbagelevering er aftalt, er tidsbortfragteren pligtig til at lade skibet tiltræde en ny rejse, selv om den vil medføre overskridelse af den aftalte tid for tilbagelevering. Dette gælder ikke, når overskridelsen vil gå udover, hvad der må anses for rimeligt.

Stk. 2. For tilladt overskridelse, jfr. stk. 1, skal tidsbefragteren betale den aftalte tidsfragt. For anden overskridelse skal han betale gængs tidsfragt, dog mindst den aftalte tidsfragt, samt erstatning efter almindelige erstatningsregler for det tab, forsinkelsen medfører for tidsbortfragteren efter tilbageleveringen.

TIDSFRAGT

Betaling af tidsfragt

§ **381.** Tidsfragt skal betales forskudsvis for 30 dage ad gangen.

Stk. 2. Kræver tidsbefragteren modregning med et omtvistet krav, har han alligevel pligt til at betale tidsfragt, hvis tidsbortfragteren stiller sikkerhed for kravet. Tidsbefragteren kan dog ikke kræve sikkerhed for et større beløb end den tidsfragt, han betaler.

Forsinket betaling af tidsfragt

§ **382.** Bliver tidsfragten ikke betalt i rette tid, skal tidsbefragteren betale morarenter fra forfaldstidspunktet, senest ved betalingen af næste tidsfragt.

Stk. 2. Bliver tidsfragten ikke betalt i rette tid, skal tidsbortfragteren underrette tidsbefragteren herom. Når underretning er afsendt kan tidsbortfragteren standse opfyldelsen af befragtningsaftalen, herunder nægte at laste gods eller udstede konnossement. Er betalingen ikke modtaget inden 72 timer efter underretningens afsendelse, kan tidsbortfragteren hæve aftalen.

Stk. 3. Har tidsbortfragteren standset opfyldelsen af aftalen eller hævet denne, kan han kræve erstatning, medmindre tidsbefragteren godtgør, at forsinkelsen med betalingen skyldes lovgivningsforanstaltninger,

standsning af samfærdselen eller lignende hindringer uden for hans kontrol, og som han ikke med rimelighed burde have taget i betragtning ved indgåelsen af aftalen, og hvis følger, tidsbefragteren heller ikke med rimelighed burde have undgået eller overvundet.

Stk. 4. Betaler tidsbefragteren ikke forfalden tidsfragt, kan tidsbortfragteren kræve, at tidsbefragteren til ham overdrager krav på skyldig rejsefragt og anden fragt, som tidsbefragteren måtte have krav på i anledning af frembortfragtning af skibet.

Bortfald af tidsfragt

§ 383. Tidsfragt betales ikke for den tid, der går tabt for tidsbefragteren ved bjærgning, vedligeholdelse af skibet eller udbedring af skade, som tidsbefragteren ikke er ansvarlig for, eller i øvrigt på grund af tidsbortfragterens forhold.

Stk. 2. Tilsvarende gælder tidsbefragterens pligt til at dække udgifter vedrørende skibets drift.

OPHØR M.V.

Tab af skibet m.v.

§ 384. Går skibet tabt eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, falder befragtningsaftalen bort, selv om tidsbortfragteren i medfør af aftalen kan indsætte et andet skib end det aftalte. Tilsvarende gælder i tilfælde af rekvirering eller lignende indgreb, når dette vil få væsentlig betydning for opfyldelse af aftalen.

Stk. 2. Bliver skibet borte uden at det kan oplyses, hvornår ulykken indtraf, skal tidsfragt betales for tiden indtil 24 timer efter sidste underretning om skibet.

Krig m.v.

§ 385. Er skibet i en havn eller andet område, hvor der indtræder krig, krigslignende forhold eller en væsentlig forøgelse af krigsfare, kan tidsbortfragteren kræve, at skibet straks skal forlade området og bringes i sikkerhed.

Stk. 2. Tidsbefragteren skal ud over tidsfragten betale den forøgelse i præmien for skibets krigsforsikring, som følger af de rejser, tidsbefragteren kræver udført. Tilsvarende gælder krigsrisikotillæg til besætningen.

Stk. 3. Indtræder i kontraktsperioden krig, krigslignende tilstande eller væsentlig forøgelse af krigsfare, og dette er af væsentlig betydning for opfyldelsen af kontrakten, kan såvel tidsbortfragteren som tidsbefragteren hæve kontrakten uden pligt til at betale erstatning.

Stk. 4. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, skal han erstatte den deraf følgende skade.

V

Bemærkninger til lovudkastets 14. kapitel

Befragtning af skib

Almindelige bemærkninger

Udvalgets lovudkast bygger på en hovedsondring mellem aftaler om transport af gods til søs (stykgodstransport) på den ene side og aftaler om befragtning af skib på den anden side. Kapitlet om befragtning er opdelt i fire afsnit:

— Generelle bestemmelser (§§ 312 til 316),
— Rejsebefragtning (§§317 til 352),
— Kvantumskontrakter (§§ 353 til 362) og
— Tidsbefragtning (§§ 363 til 385).

I afsnittet om rejsebefragtning er der også medtaget visse regler om konsekutive rejser.

Kapitlet indeholder således regler for alle former for befragtning af skib, dog ikke leje af skib (»bareboat«-befragtning). Om hensigten med aftalen er befordring af gods for befragteren eller at sikre befragteren kommerciel rådighed over skibet, som denne kan udnytte ved frembortfragtning, er uden betydning for anvendelsen af reglerne om befragtning. Om der er udstedt certeparti, fixture note eller lignende, er også normalt uden betydning. Bliver der imidlertid udstedt konnossement for gods, som skal transporteres med skibet, vil konnossementet i forholdet mellem udstederen og trediemand etablere et særligt retsforhold, som i hovedtræk følger reglerne om stykgodstransport, jf. udkastets § 316. Retsforholdet mellem bortfragter og befragter påvirkes ikke direkte af udstedelsen af et konnossement.

Udkastets regler for befragtning af skib svarer i hovedtræk til kapitel V i den gældende sølov, men både formel og materiel gennemgang af lovstoffet har ført til en hel del ændringer. Der er udarbejdet nye regler for kvantumskontrakter og konsekutive rejser, og tidsbefragtning er gjort til genstand for en mere systematisk og detaljeret regulering end i den gældende sølov. Med hensyn til rejsebefragtning er der blandt andet foretaget vigtige ændringer i reglerne om laste- og lossetid, som til dels bygger på andre principper end den gældende sølovs tilsvarende regler. Her og ellers ved moderniseringen af den gældende sølovs regler om befragtning har udvalget lagt stor vægt på at bringe de materielle løsnin-

ger så nær den internationale kontraktspraksis og internationalt accepterede sædvane som muligt.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

A. GENERELLE BESTEMMELSER

Bestemmelserne i §§ 312-316 er fælles for alle befragtningsformer og svarer i hovedtræk til reglerne i den gældende sølovs §§ 71-75 og §§ 160 og 169, stk. 2, for så vidt angår befragtning, selv om der er flere vigtige forskelle.

Til § 312. Anvendelsesområde. Definitioner

Efter *stk. 1, første punktum*, gælder kapitel 14 hel- eller delbefragtning af skib. Helbefragtning foreligger, når befragtningsaftalen gælder et helt skib eller en fuld last, delbefragtning når den ikke gør det, jf. definitionen af delbefragtning i stk. 2. Mens hel- og delbefragtning, sammen med stykgodstransport, i den gældende sølovs § 71, stk. 3, er brugt som betegnelser på forskellige former for rejsebefragtning, er udtrykkene i udkastet ikke reserveret for rejsebefragtning. Der kan forekomme tidsbefragtning, som gælder en del af et skib, f.eks. når et skib benyttes i liniefart (såkaldt »space-charter«, noget som undertiden også forekommer ved rejsebefragtning).

Befragtningsaftalen knytter sig til et skib. Begrebet befragtning benyttes derfor i udkastet i modsætning til begrebet stykgodstransport. Ved stykgodstransport er aftalen knyttet til det gods, transporten gælder. Befragtningsaftalen kan imidlertid også have godstransport som primærformål. Dette betyder, at det kan være vanskeligt at trække grænsen mellem stykgodstransport og delbefragtning, se nedenfor.

»Konsekutive rejser« er en speciel form for rejsebefragtning, som er defineret i stk. 2, jf. nedenfor. Efter *stk. 1, andet punktum*, gælder reglerne om rejsebefragtning også aftaler om konsekutive rejser, medmindre andet er bestemt. Baggrunden for præciseringen er, at det ellers ville være tvivlsomt, om reglerne om rejsebefragtning gjaldt for konsekutive rejser.

I *stk. 2* defineres en del vigtige begreber som bruges i dette kapitel:

— Parterne i en befragtningsaftale kaldes bortfragter og befragter i modsætning til i stykgodskapitlet, hvor de kaldes transportør og afsender. I afsnittet om rejsebefragtning bruges betegnelserne rejsebortfragter og rejsebefragter og i afsnittet om tidsbefragtning betegnelserne tidsbortfragter og tidsbefragter.

Bortfragteren er den, som ved aftale bortfragter et skib til en anden. At bortfragte et skib betyder i kapitel 14 at bruge skibet til at befordre gods på den måde, aftalen forudsætter. Efter udvalgets mening er det overflø-

digt, således som det er gjort i den gældende sølovs § 71, at præcisere, at bortfragteren kan være reder (der skal opfylde aftalen med et skib, som denne i egenskab af reder selv disponerer over) eller befragter (frembortfragter) i forhold til anden befragtningsaftale eller en anden (der skal opfylde aftalen med et skib, som skaffes ved »indbefragtning«). Udtrykket *»frembortfragtning«* (»viderebortfragtning« på svensk) bruges i udkastet i §§ 315 og 382. Med udtrykket menes, at befragteren, ved en ny befragtningsaftale med en tredie person, som bortfragter påtager sig at befordre gods for denne med det skib, som den første befragtningsaftale giver befragteren rådighed over. Der hentydes ikke til den situation, at bortfragteren opfylder befragtningsaftalen med et skib, som denne har indbefragtet.

— Definitionen af *aflaster* svarer til definitionen i stykgods § 251, stk. 2, jf. ovenfor.

— Definitionen af *rejsebefragtning* svarer til den gældende sølovs § 71.

— I modsætning til den gældende sølov definerer udkastet *konsekutive rejser*. En aftale om konsekutive rejser er en rejsebefragtningsaftale, der gælder flere rejser med last, som skal udføres efter hinanden, ofte uden andre mellemrejser end eventuelle ballastrejser, dvs. som skal udføres »konsekutivt«, jf. nærmere Sjur Brækhus: Marius nr. I Fraktavtalen, Nordisk Institutt for Sjørett, Oslo 1975, s. 19-20. Antallet af rejser kan godt være fastsat til det antal rejser, skibet kan udføre i et vist tidsrum eller til det antal rejser, som svarer til befordring af en vis mængde last. Det afgørende for, om der foreligger aftale om konsekutive rejser, er om rejserne skal udføres konsekutivt, og fragten beregnes pr. rejse, jf. definitionen af rejsebefragtning.

— *Tidsbefragtning* er defineret på samme måde som i den gældende sølovs § 71.

— *Delbefragtning* defineres som en befragtningsaftale, som gælder mindre end et helt skib eller en fuld last, når certeparti anvendes. Dette er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 71. Om der foreligger delbefragtning eller stykgodstransport, afhænger således af, hvilke kontraktsdokumenter, parterne har valgt, eller har taget sigte på at vælge. Selv om certeparti ikke er udstedt, vil der foreligge delbefragtning, når parterne har benyttet et aftaledokument, som dækker væsentligt de samme punkter, som et certeparti, f.eks. en såkaldt »fixture note«, som henviser til et bestemt certeparti-formular. Udstedelse af certeparti er den sædvanlige kontraktsform ved helbefragtning. (Ordet certeparti stammer fra det latinske udtryk »charta partita«, som er betegnelsen for den middelalderlige praksis at nedfælde befragtningsaftaler i et skriftligt dokument, som derefter blev delt i to på en tilfældig måde. I lossehavnen kunne parterne så identificere hinanden ved at sammenholde de to dele af kontraktsdokumentet.)

Mens stk. 1 angiver kapitlets materielle virkeområde, er dets geografi-

ske virkeområde reguleret i *stk. 3,* som svarer til § 252, stk. l,jf. bemærkningerne til denne bestemmelse. Når dansk ret finder anvendelse efter § 312, stk. 3, kan de bestemmelser i befragtningskapitlet, der er præceptive, jf. § 313, stk. 2, ikke fraviges ved en aftale om, at et andet lands ret skal finde anvendelse. De deklaratoriske bestemmelser i befragtningskapitlet vil derimod kunne fraviges ved lovvalgsklausuler.

Foruden de tilfælde, som er nævnt i stk. 3, kommer befragtningskapitlet også til anvendelse i andre tilfælde, hvor dansk ret skal anvendes, jf. *stk. 4,* dvs. i tilfælde, hvor det følger af international privatret, at dansk ret finder anvendelse, f.eks. fordi parterne har aftalt dette.

Til § 313. Aftalefrihed

Bestemmelserne i dette kapitel er som udgangspunkt deklaratoriske, jf. *stk. 1* og den gældende sølovs § 72. Undtagelserne fra dette udgangspunkt fremgår af stk. 2-4.

Efter *stk. 1* viger loven for aftale, praksis mellem parterne og handelsbrug og anden sædvane, der må anses for bindende mellem parterne. Den samme formulering er benyttet i forbindelse med arbejdet med den nye fællesnordiske købelov, der endnu ikke er færdig.

(Fra de norske bemærkninger til ny købelov kan følgende fremhæves:

»Lovens bestemmelser skal for det første vige for det som følge af parterne aftalte. Formuleringen af bestemmelsen indebærer, at loven ikke bare viger tilbage for det, som udtrykkeligt er aftalt, men også således som efter omstændighederne må anses forudsat ved aftaleindgåelsen. Det kan også tænkes, at parterne i tiden efter aftaleindgåelsen bliver enige om nye vilkår. Også sådanne vilkår og forudsætningerne for disse kan tilsidesætte (købe)lovens bestemmelser.

Ved siden af den enkelte aftale kan også en etableret praksis mellem parterne gå forud for (købe)lovens bestemmelser. Dette repræsenterer i og for sig en ny regel i forhold til gældende lov. Imidlertid vil det ofte allerede følge af parternes forudsætninger, at de lægger tidligere praksis til grund imellem . . .

Som efter gældende lov vil handelsbrug eller anden sædvane gå forud for lovens bestemmelser. Det er imidlertid et ekstra vilkår, at handelsbrugen eller sædvanen må anses for bindende mellem parterne. Dette indebærer, at sædvanens kvalitet i en vis udstrækning er afgørende for, om den skal lægges til grund. Klart urimelige sædvaner vil derfor ikke kunne slå igennem overfor loven, jf. aftalelovens § 36, stk. . . .«)

Ved rejsebefragtning kan bortfragterens ansvar efter § 338 for ladningsskader og forsinket udlevering af lasten ikke fraviges ved aftale til skade for ladningsejeren i dansk og internordisk fart, jf. *stk. 2, første punktum.* Det samme gælder forældelsesreglerne i den gældende sølovs § 291, stk. 1, nr. 7, og stk. 2, første punktum, jf. udkastets § 313, *stk. 2, andet*

punktum. Tredje punktum og de tilsvarende bestemmelser i de finske, norske og svenske udkast sikrer, at et nordisk lands præceptive bestemmelser for sin indenrigsfart også vil blive anset som præceptive for indenrigsfart i dette land efter de øvrige nordiske landes lovgivning. I dag følger det samme af reglen om præceptivitet i sølovens § 168, stk. 1, når dansk ret kommer til anvendelse, sammenholdt med den præceptive lovvalgsregel i § 169, stk. 1, og af de tilsvarende bestemmelser i Norge, Sverige og Finland. Da udkastet knytter præceptiviteten direkte til fartsområdet, vil bestemmelserne ikke være præceptive uden for det angivne fartsområde, selv om dansk ret efter aftalen eller almindelige lovvalgsregler kommer til anvendelse.

Oprindeligt indeholdt de nordiske sølove ikke præceptive regler om bortfragterens ansvar for ladningsskader. Ved ændringerne i de nordiske sølove i slutningen af 1930-erne i forbindelse med de nordiske landes tilslutning til Bruxelles-konventionen af 1924 (de såkaldte Haag-regler), blev der indført præceptive regler om bortfragters ladningsskadeansvar for indenrigsrejsebefragtning og stykgodstransport. I bemærkningerne til forslag til lov om ændringer i søloven fra 1937 hedder det i Rigsdagstidende 1936-37, Tillæg A. sp. 4208 følgende: »Som allerede nævnt ovenfor i de indledende bemærkninger til dette underafsnit har man ment, at reglerne om bortfragterens ansvar i et vist omfang måtte gøres ufravigelige. Dette skyldes ikke alene ønsket om at skabe så nær overensstemmelse med konnossementslovens principper som muligt, men også erkendelsen af, at den nuværende kontraktsfrihed på dette område i nogen grad er blevet misbrugt af bortfragterne til ved dertil sigtende klausuler i befordringsdokumenterne at friskrive sig for ansvar for godset i større omfang, end rimeligt må synes«.

Ved lov nr. 149 af 7. maj 1937 om ændringer af søloven blev disse spørgsmål løst ved, at der i den gældende sølovs § 122 blev fastslået, at reglerne om bortfragters ladningsskadeansvar i udgangspunktet var præceptive i indenrigsfart, samtidig med at Kongen blev givet adgang til under forudsætning om gensidighed at bestemme, at det samme skulle være tilfældet i fart mellem Danmark og andre bestemte stater. Ved kongelig anordning af 31. december 1938 blev der truffet sådanne bestemmelser for fart mellem Danmark, Norge og Sverige, ved kongelig anordning af 30. december 1939 for fart mellem Danmark og Finland.

Ved revisionen af den gældende sølovs bestemmelser om befordring af gods ved lov nr. 294 af 23. maj 1973, blev det præceptive ladningsskadeansvar for indenrigs og nordisk fart opretholdt. I sølovsudvalgets 4. betænkning (nr. 642/1972) s. 30, der blandt andet behandler befordring af gods, anfører udvalget: »Man har i overensstemmelse med den gældende sølovs § 122 fastsat, at de ufravigelige bestemmelser, jfr. stk. 1, skal gælde, uanset om konnossement er udstedt eller ej, når der er tale om nordisk fart, ligesom reglerne i stk. 2 om konventionens anvendelse skal gælde for sådanne befordringer.«

Under de nordiske forhandlinger er spørgsmålet om præceptive ansvarsregler blevet drøftet. Fra dansk side fandt man, at der ikke var grund til at ophæve de præceptive regler, man allerede havde. Fra norsk side blev der henvist til det præceptive ansvars baggrund, og det blev understreget, at præceptive ansvarsregler fortsat var stærkt ønskelige af hensyn til den norske kystfart, og desuden af hensyn til den del af landets eksport og import, som blev befordret med skib over korte strækninger. Fra svensk og finsk side så man ikke længere behov for en præceptiv regulering, men man mente på den anden side, at den nuværende præceptive regulering heller ikke virkede uhensigtsmæssigt. Af hensyn til den nordiske retsenhed var de svenske og finske udvalg derfor villige til at foreslå, at det præceptive ansvar blev opretholdt.

Efter § 313 *stk. 3* er aflasterens krav på ombordkonnossement efter § 329, stk. 1 og 2, ved rejsebefragtning præceptivt i fart som nævnt i § 252, stk. 1 og 2, dvs. i fart, som falder ind under stykgodskapitlets geografiske virkeopmråde.

Stk. 4 er for såvidt overflødig, men minder om at præceptivitet ved befragtning af skib også kan følge af, at stykgodskapitlet kommer til anvendelse, når der er udstedt konnossement, og det bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren af konnossementet, jf. §§ 316, 338 og 374.

Til § 314. Befragtning af et bestemt skib. Fuld last

Stk. 1, første punktum svarer til den gældende sølovs § 73. Det samme gælder ved passagerbefordring, jf. den gældende sølovs § 176. Udtrykket »gælder befragtningsaftalen et bestemt skib« omfatter både det tilfælde, at aftalen oprindelig gjaldt et bestemt skib, og det tilfælde, at et bestemt skib senere anmeldes i henhold til aftalen, jf. sølovsudvalgets 4. betænkning (nr. 642/1972) s. 15 og 41.

I mange tilfælde aftales det, at bortfragteren skal have ret til at opfylde aftalen med et andet skib end det aftalte eller i øvrigt bruge andre skibe. *Andet punktum* giver udfyldende regler for sådanne substitutionsklausuler. En aftale om substitutionsret for bortfragteren giver ikke denne ret til at bruge skib, som er mindre egnet til befragterens formål med befragtningsaftalen end det skib, som er specificeret i befragtningsaftalen. Hvad som ligger i »lige så egnede«, må afgøres i det enkelte tilfælde ud fra befragterens formål med aftalen. Ved afgørelsen må der imidlertid ses bort fra atypiske formål, som befragteren ikke har gjort bortfragteren opmærksom på ved aftaleindgåelsen. Skibets lastekapacitet, hurtighed og udrustning for behandling og opbevaring af lasten vil normalt være de vigtigste momenter ved afgørelsen.

Alternativet »ret til at erstatte det aftalte skib med et andet« dækker de situationer, hvor bortfragteren ikke vil have anledning til at bruge flere skibe under opfyldelsen af aftalen, f.eks. ved et rejsecerteparti for en en-

kelt rejse. Alternativet »i øvrigt at bruge andre skibe« dækker tilfælde, hvor det kan være aktuelt for bortfragteren at bruge forskellige skibe under opfyldelsen af aftalen, f.eks. ved konsekutive rejser eller kvantumskontrakter, hvor bortfragteren ønsker at bruge forskellige skibe til de forskellige enkeltrejser. Efter *tredie punktum* gælder som udfyldende regel, at en substitutionsret kan udøves flere gange. Bestemmelserne i § 314, stk. 1, andet og tredie punktum, må ses i sammenhæng med §§ 341 og 384, som medfører begrænsninger i substitutionsadgangen.

Stk. 2, første punktum, svarer til den gældende sølovs § 74. Ved helbefragtning modsat delbefragtning, jf. definitionen i § 312, stk. 2, kan bortfragteren ikke tage gods med for andre end befragteren. Efter *andet punktum* gælder det samme også for en eventuel ballastrejse forud for en ny lasterejse. Reglen er i overensstemmelse med kontraktspraksis. For ballastrejser i en tidsbefragtningsperiode eller for mellemrejser under en aftale om konsekutive rejser er dette for så vidt unødvendigt at præcisere. For øvrigt må der sondres efter, hvordan begyndelsestidspunktet for den periode, som omfattes af befragtningsaftalen, er angivet i aftalen. Hvis begyndelsestidspunktet er angivet som et bestemt tidspunkt, uden at parterne udtrykkeligt eller forudsætningsvist er kommet ind på, hvordan skibet skal disponeres i tiden forud, vil regelen ikke hindre bortfragteren i at befordre gods for andre forud for dette tidspunkt. Er begyndelsestidspunktet derimod angivet som afslutningstidspunkt for en tidligere rejse, vil bestemmelsen medføre, at skibet på en ballastrejse efter denne rejse ikke kan tage last med for andre, medmindre aftalen giver bortfragteren adgang til det. Baggrunden for reglen er, at det let vil medføre ulempe for befragteren i form af forsinkelse, behov for rengøring o.l., hvis skibet uventet ankommer til lastehavnen med indgående last.

Til § 315. Overdragelse af befragtningsaftalen

En befragter vil normalt have adgang til at overdrage sin ret efter befragtningsaftalen til en anden og til at frembortfragte skibet. Bestemmelsen i *stk. 1* om befragterens ansvar ved overdragelse og frembortfragtning svarer til den gældende sølovs § 75 og er i overensstemmelse med almindelige kontraktsretlige principper.

Efter udvalgets mening er det naturligt også at give deklaratoriske lovregler om overdragelse på bortfragters side, jfr. *stk. 2.* Her må man midlertid sondre mellem isoleret overdragelse af kravet på fragt og overdragelse af partstillingen under befragtningsaftalen som et samlet hele. For at overdragelse af den samlede partsstilling skal frigøre bortfragteren fra pligterne efter aftalen, må der kræves samtykke fra befragteren. I udkastet er man imidlertid gået et skridt videre, idet befragterens samtykke i *første punktum* opstilles som et vilkår for overdragelse, ikke bare som vilkår for, at en overdragelse skal have frigørende virkning. Ifølge *andet punktum* vil et samtykke have frigørende virkning, medmindre be-

fragteren tager forbehold om, at bortfragteren fortsat skal være ansvarlig for rigtig opfyldelse af kontrakten.

Til § 316. Trampkonnossement

Den gældende sølovs afsnit om konnossementer er fælles for konnossementer udstedt i stykgodstransport (liniekonnossementer) og konnossementer udstedt under certeparti eller anden befragtningsaftale (trampkonnossement). I udkastet er liniekonnossementer reguleret i kapitel 13 om Stykgodstransport, mens trampkonnossementer som udgangspunkt er reguleret i kapitel 14 om Befragtning af skib, men med omfattende henvisninger til kapitel 13 om Stykgodstransport.

§ 316 regulerer flere forskellige spørgsmål: for det *første* forholdet mellem trampkonnossementer og befragtningsaftalen, jf. stk. 1, for det *andet* konnossementets udstedelse, indhold og retsvirkninger, jf. stk. 2, første punktum, og for det *tredie* bortfragterens ansvar for ladningsskader overfor en trediemand, som er indehaver af konnossementet m.m., jf. stk. 2, andet punktum.

Stk. 1 indeholder hovedreglen om forholdet mellem et trampkonnossement og befragtningsaftalen og svarer til § 292, stk. 3, og den gældende sølovs § 160, stk. 1. *Efter første punktum* bestemmer konnossementet vilkårene for befordringen og udleveringen af godset i forholdet mellem bortfragter og trediemand, som er indehaver af konnossementet. »Trediemand« vil sige en anden end befragteren. Mellem befragteren og bortfragteren er det befragtningsaftalens vilkår, som gælder, medmindre vilkårene strider mod præceptiv lov. Der findes to hovedgrupper af »trediemænd«: Erhververe af trampkonnossementer og aflastere, som ikke samtidig er befragtere, i første række fob-sælgere. I forhold til den gældende sølovs § 160, stk. 1, er »modtager ifølge konnossement« erstattet af det mere dækkende »trediemand, som er indehaver af konnossementet«, idet konnossementet også vil bestemme vilkårene i forhold til andre trediemænd, end den, som til sidst skal modtage godset. Når konnossementet bestemmer vilkårene, kan bestemmelser i befragtningsaftalen kun gøres gældende mod indehaveren af konnossementet, når konnossementet henviser til dem, jf. *andet punktum.* — Når et konnossement henviser til bestemmelser i befragtningsaftalen, er det en forudsætning, at befragtningsaftalen kan identificeres. Foreligger der flere certepartier med forskellige bestemmelser, og det ikke er muligt at fastslå, hvilket af dem, henvisningen i konnossementet skal gælde, må man se bort fra henvisningen.

For udstedelse, indhold og retsvirkninger af trampkonnossementer gælder de samme regler som for liniekonnossementer, jf. henvisningen i § 316, *stk. 2, andet punktum* til §§ 295 til 307. Der henvises ikke til § 294, som giver aflasteren ret til at kræve modtagelseskonnossement ved stykgodstransport. Ved rejsebefragtning forpligtes bortfragteren kun til at

udstede ombordkonnossement, jf. § 329. For rejsebefragtning er § 329 dog præceptiv i det samme fartsområde, som § 294 gælder for, jf. § 313, stk. 3.

§ 299, stk. 3, og § 300, stk. 1, beskytter »trediemand«, som i god tro har indløst konnossementet i tillid til dets oplysninger. »Trediemand« vil her sige en anden end aflasteren. Ved fob-køb er køberen befragter, mens sælgeren er aflaster.

Når konnossementet bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren, er konnossementet undergivet reglerne i stykgodskapitlet, jf. § 253. Efter § 316, stk. 2, *andet punktum*, reguleres bortfragterens ansvar for ladningsskader, og forsinket udlevering af lasten af §§ 274-289, og afsenderens ansvar for skade voldt transportøren eller undertransportøren af § 290. §§ 274-290 er præceptive til fordel for ladningsejersiden indenfor det geografiske virkeområde, der angives i § 252, jf. § 254. For bortfragterens ansvar er det dette brede præceptive virkeområde, som adskiller reguleringen i § 316, stk. 2, andet punktum, fra reguleringen i § 338, der vedrører de situationer, hvor der ikke er udstedt konnossement.

B. REJSEBEFRAGTNING

Afsnit B svarer til den gældende sølovs kapitel 5, afsnit II, med den forskel, at det ikke omfatter stykgodstransport. Desuden gælder afsnittet også for konsekutive rejser, jf. § 312, stk. 1, andet punktum, samtidig med, at det indeholder enkelte regler, som kun gælder konsekutive rejser, jf. §§ 319, stk. 3, 340, stk. 2, andet punktum, 343, stk. 1, andet punktum, 347, stk. 2, 350 og 352.

Til § 317. Fragt

Stk. 1 giver en udfyldende regel for fragtens størrelse, når denne ikke følger af aftalen. Udtrykket »gængs« er også brugt i forbindelse med arbejdet med den nye nordiske købelov. § 317, stk. 1, svarer til den gældende sølovs § 124, stk. 1, og udkastets § 260, stk. 1, vedrørende fragt i stykgodskapitlet, men i modsætning til disse bestemmelser henvises der til gængs fragt på aftaletiden, ikke gængs fragt på leverings- eller indlastningstidspunktet. Baggrunden for forskellen er, at aftaler om stykgodstransport gennemgående er »tilslutningskontrakter«, hvor fragtens størrelse som regel fastsættes først på leveringstidspunktet i overensstemmelse med transportørens standardtarif på det tidspunkt. En udfyldende regel om, at afsenderen skal betale gængs fragt på dette tidspunkt, hvis fragten ikke følger af aftalen, er derfor den regel, som gennemgående vil stemme bedst overens med parternes forudsætninger. Ved rejsecertepar-

tier lægger parterne derimod gennemgående langt større vægt på markedsforholdene på aftaletidspunktet og på at afklare alle vigtigere spørgsmål allerede på dette tidspunkt. En udfyldende regel, som fikserer fragten til gængs fragt på aftaletidspunktet, er derfor den, som i de fleste tilfælde vil reflektere parternes forudsætninger.

I modsætning til stykgodstransport, se § 260, stk. 1, andet punktum, opstiller udkastet ikke nogen udfyldende regel om forfaldstidspunktet for fragten. I mangel af aftale om andet vil forfaldstidspunktet efter princippet om ydelse mod ydelse blive ved godsets udlevering. Det er på dette tidspunkt, bortfragteren har optjent fragtkravet, jf. udkastets § 335 om fragt for gods, der ikke er i behold, og bemærkningerne til denne bestemmelse.

Stk. 2 svarer til den gældende sølovs § 124, stk. 2. I modsætning til efter stk. 1 sigtes der i stk. 2 til gængs fragt på indlastningstidspunktet. I modsat fald ville befragteren være fristet til at søge at laste mere gods end aftalen tillader, hvis fragterne er steget efter aftaletidspunktet.

Til § 318. Sødygtighed

§ 318 svarer til den gældende sølovs § 76. Der er ingen materiel forskel mellem den gældende sølov og udkastet. Den eneste forskel er, at den gældende sølov udtrykkeligt nævner, at skibet skal være tilstrækkeligt provianteret. Efter udvalgets mening er det i dag ikke naturligt at nævne denne side af sødygtighedskravet særskilt. Efter udkastet vil kravet om tilstrækkelig proviantering bare være en blandt flere sider af kravet om tilstrækkelig udrustning.

Til § 319. Rejsebefragterens valg af laste- og lossehavn

Stk. 1 har intet direkte modstykke i den gældende sølov og afspejler, at det i rejsecertepartier ikke er usædvanligt, at befragteren gives ret til at vælge laste- og lossehavn, eventuelt indenfor snævrere rammer. *Første punktum* giver bortfragteren ret til at nægte at gå til den havn, befragteren har anvist, hvis adgangen ikke er fri, eller skibet ikke kan ligge flot og sikkert og uden hindring gå ud eller ind med lasten. Tilsvarende kriterier er opstillet i udkastets § 320, stk. l,jf. § 334, stk. l,jf. den gældende sølovs § 77, stk. 1, jf. § 105, vedrørende befragterens valg af laste- og losseplads. Af hensyn til udførelsen af rejsen må valg af lossehavn foretages senest ved lastningens afslutning, jf. *andet punktum.*

Stk. 2 svarer til § 376, stk. 2, om skade på skibet ved tidsbefragtning, jf. motiverne til denne bestemmelse. Når et rejsecerteparti giver befragteren adgang til at vælge laste- eller lossehavn, bør dennes ansvar for at vælge sikre havne være det samme som en tidsbefragters ansvar ved tidsbefragtning. Ved vurderingen af om befragteren eller nogen, denne svarer for, har udvist fejl eller forsømmelse, må der imidlertid lægges vægt på, i hvilken udstrækning, bortfragteren på forhånd kunne forudsættes at

have tilstrækkelig kendskab til de havne, befragteren er givet adgang til at vælge imellem. Jo snævrere befragters muligheder er, jo større grund vil der i almindelighed være til at antage, at bortfragter på forhånd har skaffet sig kendskab til de aktuelle havne.

Aftaler om konsekutive rejser giver ofte befragteren ret til at bestemme indenfor mere eller mindre vide rammer, hvilke rejser, skibet skal udføre. Sædvanligvis skal bortfragterens vederlag beregnes efter lasterejserne uden hensyn til ballastrejserne. Dette er baggrunden for reglen i *stk. 3, første punktum,* om, at befragteren må udøve sin valgadgang således, at den samlede længde af lasterejserne og af ballastrejserne »bliver væsentlig den samme«. Ved afgørelsen af, om længderne er væsentligt de samme, må det foruden på det rent distancemæssige forhold mellem laste- og ballastrejserne blandt andet lægges vægt på, hvad som er almindeligt ved aftaler af den type, det gælder. Der må endvidere lægges vægt på, hvad der har motiveret befragterens valg af rejser. Søger befragteren at reducere sine udgifter ved at vælge lange ballastrejser, skal der mindre til, før en difference er væsentlig, end hvis det er befragterens legitime transportbehov, som medfører at ballastrejserne bliver længere end lasterejserne. Deviationer under ballastrejser i bortfragters interesse må man se bort fra. Ved væsentlighedsvurderingen må der også lægges vægt på, om befragteren, uden at det var forudsat ved aftaleindgåelsen, har skaffet eller givet bortfragteren adgang til at tage gods med på ballastrejserne (»backhaul voyages«). Har befragteren givet bortfragteren sådanne indtægtsmuligheder, kan der tillades større differencer mellem ballast- og lasterejserne.

Udøver befragteren valgadgangen således, at ballastrejserne overstiger lasterejserne med mere end det tilladte, kan bortfragteren kræve erstatning for det tab af fragt, denne er påført ved, at ballastrejserne har oversteget det tilladte, jf. *stk. 3, andet punktum.* Vedrørende erstatningsudmålingen henvises til Thor Falkanger: Konsekutive reiser, Arkiv for Sjørett, bind 8, Oslo 1965-1967, s. 1 -243 på s 100-103. Det er den samlede længde af ballast- og lasterejser under certepartiet, som er afgørende i forhold til stk. 3, første punktum. Bortfragteren vil derfor kun kunne hæve, når vilkårene for påberåbelse af anteciperet misligholdelse foreligger, og det anteciperede kontraktsbrud er væsentligt.

Efter *stk.* 4 kan befragteren ikke ændre valg af havn eller rejse. Denne udfyldende regel er i overensstemmelse med, hvordan klausuler om valgret tolkes, hvis klausulen ikke giver befragteren fortrydelsesadgang, jf. Per Gram: Fraktavtaler, Tanu-Nordli, Oslo 1977, 4 utg., s. 54.

Til § 320. Lasteplads

Bestemmelsen svarer til den gældende sølovs §§ 77 og 78, med enkelte formuleringsforskelle uden realitetsbetydning. Den eneste nævneværdige forskel er, at der i udkastets § 320, stk. 2, andet punktum, er brugt en

formulering, der stærkere end den i den gældende sølovs § 77, stk. 2, andet punktum, fremhæver bortfragterens pligt til at vælge en anden lasteplads, hvis befragteren ikke har anvist lasteplads, og det heller ikke er muligt at lægge skibet på en sædvanlig lasteplads.

LASTETID

Den gældende sølovs regler om laste- og lossetid er ikke længere tidsvarende. Særlig vigtigt er det, at den gældende sølov har regler om længden af overliggetiden, når denne ikke er fastsat i aftalen, jf. den gældende sølovs § 85, og at sølovens regler om tilbagetræden, jf. § 131, og anden forsinkelse fra befragterens side, jf. § 96, er knyttet til de deklaratoriske regler om overliggetidens længde.

I international kontraktspraksis er det nu sædvanligt at aftale liggetidens længde, og efter hvilken rate godtgørelsen for overliggetid skal beregnes (»demurrage«-raten). Det er ikke sædvanligt at fastsætte nogen længde for overliggetiden. Udgangspunktet er, at skibet er forpligtet til at ligge til lastning så længe, som befragteren behøver til for at fuldføre lastningen. Forsinkes lastningen ud over liggetiden, må befragteren betale »demurrage«, men har iøvrigt ikke andet erstatningsansvar. Sådant forsinkelsesansvar kan efter engelsk ret kun blive aktuelt i tilfælde af forsinkelse efter, lastningen er afsluttet (»damages for detention«). Disse principper betyder også, at selv lang tids forsinkelse med lastningen ikke vil give bortfragteren nogen ret til at hæve eller ret til at anse befragteren for at have trådt tilbage fra fragtaftalen, sml den gældende sølovs §131.

Som følge af reglerne om overliggetid af fast længde i den gældende sølovs § 85 og bortfragterens ret til at anse befragteren for at have trådt tilbage ved udløbet af overliggetiden, jf. den gældende sølovs § 131, adskiller nordisk søret sig væsentligt fra engelsk ret. Udvalget er derfor kommet til, at der her er behov for ændringer i den gældende sølovs regelværk. Ved udformningen af den nye regulering aflastning- og forsinkelsesspørgsmålene har udvalget lagt følgende principper til grund:

(1) Når overliggetidens længde ikke er fastsat i befragtningsaftalen, forpligtes skibet til at ligge til lastning i den tid, befragteren behøver til at få skibet lastet, mod at få aftalt eller lovmæssig godtgørelse for overliggetiden.

(2) Forsinkelse fra befragterens side efter lastningen bedømmes som almindeligt kontraktsbrud.

(3) I tilfælde af forsinkelse med lastningen kan bortfragteren hæve, hvis godtgørelse for overliggetid ikke bliver betalt efter påkrav med rimelig frist, eller hvis bortfragteren påføres væsentligt tab eller ulempe, selv om godtgørelse bliver betalt rettidigt.

Disse principper er reflekteret i udkastets §§ 321,325,326,346 og 347.

Til §321. Lastetiden

Første punktum svarer til den gældende sølovs § 80, stk. 1. Begreberne lastetid, liggetid og overliggetid benyttes i udkastet i samme betydning som i den gældende sølov.

Lastetidens længde, dvs. den tid, bortfragteren forpligtes til at lade skibet ligge til lastning, er summen af liggetiden, jf. § 322, og overliggetiden, jf. § 325. *Andet punktum* svarer til den gældende sølovs § 88, stk. 1, andet punktum, men har i udkastet et noget andet formål. Mens den gældende sølovs § 88, stk. 1, andet punktum, gælder stykgodstransport, som i udkastet er reguleret i kapitel 13, drejer udkastets § 321, andet punktum, sig om rejsecertepartier, hvor det er aftalt, at befordringen skal ske på liner terms, (om udtrykket »liner terms« (liniefartsvilkår), se nærmere Per Gram: Fraktavtaler, Tanu-Nordli, Oslo 1977, 4 utg. s. 33.) Klausulen »liner terms« bruges af og til i tilfælde, hvor parterne har valgt en kontraktsteknik, som medfører, at aftalen falder ind under reglerne om rejsebefragtning, samtidig med, at parterne på de enkelte punkter ønsker en regulering, som ligger nærmere den typiske stykgodtransport end den typiske rejsebefragtning, jf. § 322, stk. 2, nr. 3 og § 327, stk. 1, nr. 2 og § 346, stk. 1.

Til § 322. Liggetidens længde

§ 322 ligner med flere vigtige forskelle den gældende sølovs § 81 og § 87, stk. 1.

De detaljerede regler i den gældende sølovs §81, stk. 1, om liggetidens længde for mindre skibe er udeladt i udkastet, således at den almindelige bestemmelse i § 81, stk. 2, vil gælde for alle skibe, jf. *§ 322, stk. 1.* Før revisionen af befragtningskapitlet ved lov nr. 149 af 7. maj 1937 om ændringer af søloven var liggetidens længde fastsat med baggrund i skibets størrelse og art. Begrundelsen for at dette system blev afskaffet for større skibe, var at liggetidens længde i første række burde bero på lastens art og mængde og lastindretningerne om bord og på land m.v., ikke på skibets størrelse, jf. nærmere Kurt Grönfors: Sjølagens bestemmelser om godsbefordran, P.A. Norstedt & Søners førlag, Stockholm 1982, s. 69-70. Udkastet indebærer, at det tidligere system også afskaffes for skibe under 400 brt.

Stk. 2 giver udfyldende regler om betydningen for liggetiden af enkelte ofte brugte klausuler. Det drejer sig her om en præcisering af betydningen af praktisk set vigtige klausuler, som ofte har vist sig at føre til meningsforskelle og tvist mellem parterne. Selvom de udfyldende regler er kortfattede, vil de give et udgangspunkt for fortolkningen af klausulerne og derved bidrage til en mere ensartet fortolkning. I princippet vil det afgørende være, hvordan den enkelte aftale skal forstås, men i praksis vil det ofte være vanskeligt at komme frem til et resultat på den måde. Den

udfyldende regel og dens nærmere tolkning vil derfor have stor gennemslagskraft. Endvidere tilfredsstiller reglerne et informationsbehov.

Indeholder aftalen *»fac« (fast* as can), skal liggetiden beregnes med udgangspunkt i, at lastningen skal foregå så hurtigt, som skibet er i stand til at tage imod lasten. Det medfører en forholdsvis kort liggetid. Det er skibets faktiske udrustning med hensyn til lasteindretninger (for så vidt de ikke er skadet), som er afgørende, ikke hvilken udrustning, som er sædvanlig i den fart, det drejer sig om. Klausulen *»faccop«*(fast as can custom of the port) indebærer, at liggetiden skal beregnes med udgangspunkt i, at lastningen skal foregå så hurtigt som almindelig lastemåde i havnen tillader. Klausulen medfører, at liggetiden, afhængig af de lokale forhold, kan blive længere end efter »fac« klausulen. Ved klausulen *»liner terms«* (liniefartsvilkår) beregnes liggetiden med udgangspunkt i den tid, som er almindelig i havnen ved lastning af skib i liniefart, men specielt for Liner Terms med tillæg af tid, som går tabt ved søværts trafikophobning. Da bortfragteren ikke har krav på godtgørelse for liggetid, indebærer klausulen, at bortfragteren bærer risikoen for tidstab på grund af trafikophobning. Bortfragteren kan for så vidt melde skibet klart til lastning, selvom trafikophobning hindrer det i at nå lastepladsen, jf. § 324, stk. 1, men liggetiden bliver tilsvarende længere. For befragteren bliver situationen som udgangspunkt som for afsenderen ved stykgodstransport. Benyttes klausulen »liner terms«, omfatter lastetiden ikke overliggetid, jf. § 321. Klausulen »liner terms« løser ikke spørgsmålet om, hvorvidt bortfragteren har pligt til at anløbe lastehavnen ved trafikophobningen. I praksis har udtrykket »liner terms« af og til været anvendt som betegnelse for nærmere anførte vilkår under stykgodstransport. Udkastets udfyldende regler regulerer ikke fortolkingen af sådanne klausuler.

Hvis der i befragtningsaftalen er fastsat en samlet tid for lastning og losning, kan der efter den gældende sølovs § 87, stk. 1, ikke bruges mere tid til lastning, end at en rimelig del bliver tilbage til losning. Bortfragteren kan ikke påberåbe overfor eventuelle konnossementserhververe, at der er brugt for lang tid til lastningen, medmindre tiden er angivet i konnossementet, jf. den gældende sølovs § 160, stk. 2, andet punktum. I praksis angives imidlertid sjældent laste- og lossetid under ét, og hvis det er gjort, opstår der ofte uenighed om den tid, der er tilbage til losning, udgør en »rimelig del« af den samlede tid. Den nuværende regulering er uheldig, og udkastets § 322, *stk. 3,* fastsætter derfor, at liggetiden ikke udløber, før den samlede tid er udløbet. Udkastet medfører, at bortfragteren overfor eventuelle konnossementserhververe kan påberåbe, at hele den samlede liggetid blev brugt op i lastehavnen, selv om der ikke er gjort anmærkning om det i konnossementet, cf. den gældende sølovs § 160, stk. 2, andet punktum. Reglen medfører endvidere, at bortfragteren først kan kræve godtgørelse for overliggetid, jf. § 326, når den samlede tid er opbrugt, jf. den gældende sølovs § 87, stk. 2. Er den samlede tid brugt op i lastehavnen, vil hele losningen skulle foregå »på overliggetid«,

som bortfragteren vil kunne kræve overliggetidsgodtgørelse for af modtageren, jf. § 334, jf. § 326. Krav på overliggetidsgodtgørelse fra lastehavn kan som udgangspunkt hverken efter udkastet eller den gældende sølov gøres gældende overfor en konnossementserhverver, medmindre kravet er ført på konnossementet, jf. udkastets § 316, stk. 2, jf. § 299, stk. 2, andet punktum, og den gældende sølovs § 160, stk. 2, første punktum.

Reglerne i *stk. 4* om liggetidens beregning har betydning på flere måder: For det første vil reglerne komme udfyldende til anvendelse, når liggetiden er angivet i aftalen. For det andet vil reglerne regulere beregningen af liggetid, som udledes af klausulerne nævnt i stk. 2. For det tredie må der tages hensyn til reglerne ved anvendelsen af § 322, stk. 1, når liggetidens længde undtagelsesvis i det hele taget ikke er berørt i befragtningsaftalen. Efter stk. 4, *første punktum* beregnes liggetiden i arbejdsdage og arbejdstimer. Dette svarer til den gældende sølovs § 81, stk. 3. I *andet og tredie punktum* uddybes bestemmelsen i første punktum.

Til § 323. Liggetidens begyndelse

§ 323 svarer til den gældende sølovs § 82.

I *stk. 1* opstilles betingelserne for, at liggetiden kan begynde at løbe. For *det første* må skibet være kommet på lastepladsen. Det er ikke tilstrækkeligt, at skibet er kommet til lastehavnen, men undtagelser fra dette kan følge af § 324. *For det andet må* skibet være klart til at tage last ind. Hvad som ligger i kravet om »lasteklarhed« vil variere. Typisk gælder, at alle lastrum, som skal bruges, må være tømt for indgående last og rengjort. Eventuel indretning af rummene må også være i orden. De lasteindretninger, det efter aftalen kan kræves, at skibet er udrustet med, må være på plads og i funktionsdygtig stand. Kan skibet ikke modtage last, før eventuelle formaliteter er ordnet, er det ikke lasteklart, før dette er i orden. For at liggetiden skal begynde at løbe, må bortfragteren *for det tredie* have givet melding om, at skibet er lasteklart på lastepladsen.

Bestemmelsen i *stk. 2, første punktum* om forhåndsmelding er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 82, stk. 1, andet punktum. Hvad der ligger i kravet om, at skibet er kommet frem til »lastehavnen«, beror på, hvordan lastehavnen er angivet i befragtningsaftalen, jf. Johs. Jantzen: Handbok i Godsbefordring til Sjøs, Fabritius & Sønners forlag, Oslo 1951, 2 utg. ved Nils Dybwad, s. 89.

Bortfragterens adgang til at melde skibet lasteklart, før det er kommet frem til lastepladsen, har betydning i forhold til reglerne i stk. 4 om, fra hvilket tidspunkt liggetiden begynder at løbe. Anløber skibet lastehavnen f.eks. to timer før kontortidens ophør, og det ikke vil kunne ligge til på lastepladsen før om fire timer, kan bortfragteren alligevel melde skibet lasteklart med det resultat, at liggetiden begynder at løbe fra arbejdstidens begyndelse næste arbejdsdag. Måtte bortfragteren vente til skibet var kommet på lastepladsen, ville liggetiden først begynde at

løbe fra middagspausens ophør næste dag. Bortfragteren bærer imidlertid risikoen for, at skibet faktisk er lasteklart på lastepladsen, inden det tidspunkt, han har meldt, at det vil være lasteklart fra, jf. *stk. 2, andet punktum.*

Bestemmelserne i *stk, 3* om, hvem meldingen skal gives til m.v. ligner den gældende sølovs § 82, men med flere forskelle. For det første fremhæves det i udkastet tydeligere, at meldingen principielt skal gives til aflasteren. For det andet bestemmes det, at meldingen subsidiært skal gives til befragteren, når aflasteren ikke er at træffe, samtidig med at bestemmelsen i den gældende sølovs § 82, stk. 1, andet punktum in fine om kundgørelse, når aflasteren har ukendt opholdssted, er udeladt. — Meldingen er givet, når den er afsendt på hensigtsmæssig måde, f.eks. ved telex, telefon, brev eller bud. Udkastet kræver ikke, at meldingen er skriftlig.

Stk. 4 ligner den gældende sølovs § 82, stk. 3, men med den forskel, at kriteriet »senest kl. 16 den foregående arbejdsdag« er erstattet med kriteriet »senest en time før kontortidens ophør arbejdsdagen før«, som bedre tager højde for ændringer i den almindelige arbejdstid, lokale variationer m.v. — Med »middagspausen« forstås den pause, det er almindeligt at have midt på arbejdsdagen (frokostpause).

Til § 324. Hindringer

§ 324 svarer til den gældende sølovs §§ 83 til 84.

Selv om skibet ikke kan lægges på lastepladsen, kan det efter *stk. 1, første punktum* meldes klart til lastning med den virkning, at liggetiden begynder at løbe, hvis årsagen er »hindring på rejsebefragterens side«. Udformningen i udkastet afviger noget fra den gældende sølovs § 83, stk. 1, men indholdsmæssigt svarer det til den gældende sølov, jf. nærmere Johs. Jantzen: Håndbok i Godsbefordring til Sjøs, Fabritius & Sønners forlag, Oslo 1951, 2 utg. ved Nils Dybwad, s. 103-104.

Efter *andet punktum* kan bortfragteren for det første melde skibet klart til lastning, selv öm det ikke kan lægges på lastepladsen på grund af trafikophobning (»congestion«), og for det andet melde det klart til lastning på grund af andre hindringer, som bortfragteren »ikke med rimelighed« kunne have taget i betragtning på aftaletidspunktet. I modsætning til den gældende sølovs § 83, stk. 2, kan bortfragteren melde skibet klart til lastning, selvom han kunne have taget trafikophobning med i betragtning på aftaletidspunktet. Baggrunden for denne ændring er, at befragteren gennemgående vil være den af parterne, som bedst kender risikoen for trafikophobning i lastehavnen. For bortfragteren kan havnen lettere være ukendt. Når bestemmelsen ikke skal gælde stykgodstransport, finder udvalget det derfor ubetænkeligt at opstille en objektiv regel om, at befragteren bærer risikoen for trafikophobning, se også § 322, stk. 2, nr. 3. En objektiv regel har den fordel, at det ikke længere bliver afgørende, om

bortfragteren med rimelighed kunne tage ophobningen i betragtning. Det kan ofte være vanskeligt. For andre hindringer end trafikophobning er imidlertid dette vilkår opretholdt. Udkastet sondrer ikke mellem, hvorvidt bestemt lasteplads er aftalt (»berth charter«) eller ikke (»port charter«). I begge tilfælde kan bortfragteren melde skibet klart til lastning, selv om trafikophobning m.v. hindrer det i at komme frem til lastepladsen. Udfra de konkrete omstændigheder omkring den enkelte aftale er det imidlertid muligt, at en aftale om bestemt lasteplads må forstås således, at det er bortfragteren, som skal bære risikoen for, at skibet kan nå frem.

Stk. 2 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 84.

Til § 325. Overliggetid

Den gældende sølovs § 85 fastsætter overliggetiden til halvdelen af liggetiden, men ved helbefragtning mindst tre dage. Efter udvalgets mening bør lovens udgangspunkt — i overensstemmelse med international praksis - være at overliggetidens længde fastsættes ud fra befragterens behov for at få fuldført lastningen, medmindre aftalen selv angiver længden, jf. ovenfor i bemærkningerne til »Lastetid m.v.«. I modsætning til den gældende sølov fastsætter *stk. 1* således overliggetiden til den tid udover liggetiden, skibet må ligge for at blive lastet. Dette er som udgangspunkt i overensstemmelse med engelsk ret. Forudsat at befragteren opfylder sin forpligtelse til at betale godtgørelse for overliggetiden (»demurrage«), jf. § 326, og ikke andet følger af aftalen, forpligtes bortfragteren derfor til at lade skibet ligge så længe, det er nødvendigt for lastningen. Efter § 346, stk. 2, der omhandler forsinket lastning, kan bortfragteren imidlertid hæve aftalen eller erklære lastningen for afsluttet, hvis lastningen er blevet så forsinket, at bortfragteren vil blive påført væsentlig skade eller ulempe ved yderligere forsinkelse, selvom overliggetidsgodtgørelse betales. Efter engelsk ret er bortfragteren forpligtet til at lade skibet blive liggende mod overliggetidsgodtgørelse, indtil betingelserne for påberåbelse af »frustration by delay« er opfyldt. En sådan regel har vist sig at være urimelig streng overfor bortfragteren og ville ikke være i overensstemmelse med nordisk retstradition. Efter udvalgets mening repræsenterer udkastet en rimelig mellemløsning mellem den gældende sølovs »bortfragtervenlige« og engelsk rets »befragtervenlige« løsninger.

Efter *stk. 2, første punktum* beregnes overliggetiden i løbende dage og timer. Da overliggetiden efter udkastet er den tid udover liggetid, som behøves til lastning og ikke et tidsrum direkte fastsat i dage, behøves ingen sondring mellem liggetidens længde i forhold til på den ene side bortfragterens pligt til at lade skibet blive liggende og på den anden side bortfragterens krav på godtgørelse, cf. den gældende sølovs § 85, stk. 2

Henvisningen i *andet punktum* til § 324, stk. 2, svarer til henvisningen i den gældende sølovs § 85, stk. 2, andet punktum, til § 84.

Til § 326. Godtgørelse for overliggetid

Bestemmelsen i *stk. 1, første punktum* om, at bortfragteren har krav på særskilt godtgørelse for overliggetid, er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 80, stk. 2 Bestemmelsen i *andet punktum* om beregningen af godtgørelsen er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 86, stk. 1.

Efter *stk. 2* forfalder kravet på godtgørelse ved påkrav, jf. gældsbrevlovens § 5, stk. 1, ikke »dag for dag«, som efter den gældende sølovs § 86, stk. 2. Betaling dag for dag er besværlig og forudsætter i praksis desuden, at befragteren betaler, før bortfragteren har givet udtryk for, hvilken godtgørelse denne mener at have krav på. Det er bortfragteren, som har de bedste forudsætninger for at beregne godtgørelsen.

Hvis befragteren ikke betaler godtgørelsen ved påkrav eller stiller sikkerhed, kan bortfragteren føre kravet på eventuelle konnossementer, som denne udsteder, jf. *stk. 3, første punktum,* som svarer til den gældende sølovs § 86, stk. 3. Dette er en betingelse for at kunne gøre kravet gældende mod godtroende erhververe af konnossementet, jf. § 336, der vedrører modtagerens og rejsebefragterens ansvar for fragter, og § 299, stk. 2, andet punktum, om det tilfælde, hvor godtgørelse for overliggetid ikke er angivet i konnossementet, og den gældende sølovs § 160, stk. 2.

Efter *andet punktum* kan bortfragteren, hvis der ikke er gjort anmærkning på konnossementet om godtgørelse, kræve, at befragteren betaler inden en rimelig frist, jf. de lignende bestemmelser, udarbejdet i forbindelse med arbejdet med den nye nordiske købelov. Hvad der er en rimelig frist, må vurderes konkret udfra forholdene i det enkelte tilfælde. Der må lægges vægt på, hvad der vil være en acceptabel forsinkelse set fra bortfragters side. Jo større beløb, det drejer sig om, des kortere forsinkelse vil være acceptabel. Det kræves ikke, at fristen skal være så lang, at forsinkelsen ville give bortfragteren ret til at hæve p.g.a. væsentlig misligholdelse. På den anden side skal reglen benyttes med sigte på en loyal afklaring og ikke kunne misbruges til at skaffe ret til at hæve ved ubetydelige forsinkelser.

Betaler befragteren ikke inden fristens udløb, kan bortfragteren hæve aftalen og kræve erstatning efter almindelige kontraktsregler for tab, som skyldes, at rejsen bortfalder, jf. *tredie punktum.* Befragterens forpligtelse er en pengeforpligtelse, og efter almindelig kontraktsret vil befragteren derfor have et objektivt ansvar med »force majeure«-undtagelse (købelovens §§ 24 og 43). Befragteren kan ikke hindre bortfragteren i at hæve ved at stille sikkerhed. Sikkerhedsstillelse hindrer kun, at krav om overliggetidsgodtgørelse føres på konnossementer.

Sammenlignet med gældende ret indebærer reglerne i stk. 3 den æn-

dring, at bortfragteren må have fastsat en rimelig betalingsfrist, som må udløbe, før aftalen kan hæves. På den anden side kræves det ikke, at betalingsforsinkelsen kan siges at udgøre et væsentligt kontraktsbrud.

Har bortfragteren allerede udstedt konnossementer uden anmærkning om ubetalt overliggetidsgodtgørelse, vil rejsen normalt måtte udføres af hensyn til konnossementsindehaverne, selv om bortfragteren vælger at hæve aftalen overfor befragteren.

Er vilkårene for at påberåbe anteciperet misligholdelse opfyldt, f.eks. ved at befragteren har erklæret, at godtgørelse ikke vil blive betalt, behøver bortfragteren ikke at fastsætte en frist og vente, til den er udløbet, før aftalen hæves.

LASTNING

Til § 327. Lastning og stuvning

Under begrebet »lastning« falder arbejdet med at bringe godset fra det sted, hvor det har ligget på havneområdet i afventen på befordring, frem til skibssiden og fra skibssiden, om bord i skibet og ind i skibets lasterum eller til eventuelle andre steder, hvor det skal være under befordringen, for dækslast f.eks. til den del af dækket, hvor det skal være. »Stuvning« er den nærmere placering af godset indenfor det område, hvor det skal være, herunder sikring af lasten.

Stk. 1, første punktum og *stk. 2* svarer til den gældende sølov § 89, stk. 1, med den forskel, at bestemmelsen om, at befragteren skal levere godset ved skibets side og bortfragteren tage det om bord, viger for praksis i den havn, hvor lastningen finder sted. Dette gælder, selvom den praksis, som følges i havnen, ikke er omfattet af § 313, stk. 1. Som oftest vil en opgavefordeling i overensstemmelse med praksis i havnen stemme overens med parternes forudsætninger. I hvert fald vil det normalt være den fordeling, som skaber færrest praktiske problemer.

Stk. 1, andet punktum giver udfyldende regler om betydningen for fordelingen af opgaverne i forbindelse med lastningen af enkelte ofte brugte klausuler. Klausulen *»fio«* (»free in and out«) indebærer, at befragteren skal sørge for lastningen, dvs. bringe godset fra det sted, det har ligget i afventen på befordring og frem til skibssiden og videre om bord i skibet og frem til de dele af skibet, hvor det skal være under befordringen. Det er alligevel fortsat bortfragterens opgave at sørge for underlag og andet, som er nødvendigt til stuvningen. Undertiden påtager befragteren sig mere vidtgående forpligtelser, f.eks. ved klausulerne »fio stowed« eller »fio stowed and trimmed«. Udvalget har ikke fundet grund til at foreslå udfyldende regler om disse klausuler, idet en kortfattet lovbestemmelse vanskeligt vil kunne give nærmere holdepunkter end klausulernes egen ordlyd for, hvilke opgaver befragteren har påtaget sig udover lastningen.

Ved klausulen *»liner terms«* (liniefartsvilkår) skal bortfragteren stå for hele lastningen, dvs. bringe godset fra det varehus eller den oplagsplads på havneområdet, hvor det har ligget i venten på befordring. I praksis har udtrykket »liner terms« undertiden været benyttet som betegnelse på nærmere angivne vilkår under stykgodstransport. Udkastets udfyldende regler regulerer ikke tolkningen af sådanne klausuler.

Om dækslast henvises til § 263 og bemærkningerne til denne bestemmelse, jf. henvisningen i *stk. 3* .

Efter *Stk. 4* er bortfragteren ansvarlig for befragterens eventuelle øgede udgifter som følge af, at bortfragteren har lagt skibet på en lasteplads, som ikke er sædvanlig, når årsagen til dette er forhold bortfragteren med rimelighed kunne tage i betragtning på aftaletidspunktet, f.eks. skibets dybgang. Bestemmelsen medfører ikke, at befragteren fritages for pligten til at levere lasten ved skibets side. Ønsker befragteren skibet forhalet til en sædvanlig lasteplads, må befragteren selv bære udgifterne ved det, jf. § 320, stk. 3. Tiden, som går, må tages af liggetiden, jf. § 324, stk. 2, tredie punktum. På det første punkt afviger udkastet fra den gældende sølovs § 89, som pålægger bortfragteren at modtage godset på sædvanlig lasteplads. Udkastets regler er således en ren erstatningsregel til forskel fra den gældende sølovs regel, som pålægger bortfragteren ekstra opgaver, når skibet ikke er forankret på sædvanlig lasteplads af årsager, bortfragteren med rimelighed kunne tage i betragtning.

Til § 328. Levering af godset

Stk. 1 svarer til den gældende sølovs § 90. Samme formulering er brugt i § 255 i stykgodskapitlet og der henvises til bemærkningerne til denne bestemmelse.

I *stk. 2* giver bestemmelserne i § 256 (undersøgelse af pakningen), § 257 (farligt gods), § 258 (gods, som kræver særlig omhu) og § 259 (kvittering for modtagelse af godset) tilsvarende anvendelse ved rejsebefragtning.

Til § 329. Ombordkonnossement

Stk. 1 svarer til den gældende sølovs § 95, stk. 1, med den forskel, at udkastet ikke giver aflasteren krav på modtagelseskonnossement, når bortfragteren har modtaget godset, men kun krav på ombordkonnossement, når godset er lastet. I stykgodstransport, hvor transportøren normalt har godset i sin varetægt i en periode før lastningen, vil afsenderen fortsat kunne kræve modtagelseskonnossement, jf. § 294. I rejsebefragtning, hvor godset normalt leveres ved skibets side, vil der ikke være samme behov for modtagelseskonnossement. Desuden vil parterne kunne aftale, at bortfragteren skal have pligt til at udstede modtagelseskonnossementer, hvis der skulle være behov for det.

Stk. 2 svarer til den gældende sølovs § 95, stk. 3, men med den forskel,

at bortfragteren ikke kan kræve omkostningerne erstattet ved at udstede særskilte konnossementer. Samme regel som i stk. 2 findes i stykgods § 294, stk. 3. Der henvises til bemærkningerne til denne bestemmelse.

Stk. 1 og stk. 2 er i vid geografisk udstrækning præceptiv til fordel for aflaster, jf. § 313, stk. 3.

Stk. 3 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 95, stk. 4. Bestemmelsen giver bortfragteren regres mod befragteren, hvis der udstedes konnossement med andre vilkår end i befragtningsaftalen, og bortfragteren af den grund påføres større ansvar, end han har efter befragtningsaftalen. Det er imidlertid kun det øgede ansvar, der følger af vilkårene i konnossementet, som giver regres. Øget ansvar som følge af præceptive regler giver ikke regres. Dette er i overensstemmelse med gældende ret, jf. Højesteretsdom i Vestkyst I-sagen, som er gengivet i Nordiske Domme i Søfartsanliggender 1961, s. 325, samt voldgiftsafgørelsen i Jobst Oldendorff-sagen, der er gengivet i Nordiske Domme i Søfartsanliggender 1979 s. 364.

REJSEN

Til § 330. Rejsebortfragterens omsorgspligt

Første punktum svarer til den gældende sølovs § 98, stk. 1, med den forskel, at der i tillæg til, at rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed, fremhæves, at den også på andre måder skal ske på forsvarlig vis. Nogen realitetsændring indebærer dette ikke, jf. den gældende sølovs § 101.

I *andet punktum* giver bestemmelserne i § 262 (transportørens pligt til at varetage ladningsejerens interesser), § 266 (tiltag på ladningsejerens vegne) og § 267 (ladningsejerens ansvar for transportørens dispositioner) tilsvarende anvendelse ved rejsebefragtning. Der henvises til bemærkningerne til disse bestemmelser.

Til § 331. Deviation. Substituthavn

Stk. 1 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 98, stk. 2.

Stk. 2 har intet modstykke i den gældende sølov, men er i overensstemmelse med almindelig kontraktspraksis, jf. Erling Selvig: The Freight Risk, Arkiv for Sjørett, bind 7, Oslo 1978, § 15.5. For gods, som udleveres i substituthavn, har bortfragteren krav på afstandsfragt, jf. § 332. Bestemmelserne om afstandsfragt kommer ikke til anvendelse, når bortfragter har valgt lossehavn i overensstemmelse med en såkaldt »nærklausul«, dvs. en klausul, som på visse vilkår giver bortfragter ret til at losse i nærmeste sikre havn, når den aftalte lossehavn ikke kan nås. Når bortfragteren har losset i overensstemmelse med en nærklausul, er forpligtelsen efter aftalen opfyldt, og bortfragteren har krav på fuld fragt.

Til § 332. Afstandsfragt

§ 332 svarer til den gældende sølovs § 129, jf. § 133, stk. 2, og § 135, stk. 2. Efter udvalgets mening er det mere naturligt at have en bestemmelse om afstandsfragt i underafsnittet om rejsen i stedet for flere bestemmelser om afstandsfragt i underafsnittene om irregulær kontraktsafvigelse, særligt eftersom der foreslås en bestemmelse om losning i substituthavn, jf. udkastets § 331, stk. 2. For losning i substituthavn kan bortfragter som nævnt kræve afstandsfragt.

Stk. 1, første punktum angiver, hvornår bortfragteren kan kræve afstandsfragt, dvs. som udgangspunkt i alle tilfælde, hvor godset losses i en anden havn end den aftalte lossehavn. Efter *andet punktum,* gælder reglerne i § 335 tilsvarende. Henvisningen medfører, at bortfragteren vil have krav på afstandsfragt, også for gods, som ikke er i behold, hvis årsagen til dette er dets egen beskaffenhed eller andre tilfælde nævnt i § 335. Henvisningen medfører endvidere, at allerede betalt fragt skal betales tilbage i den udstrækning, fragten overstiger den afstandsfragt, bortfragteren har krav på. Afstandsfragt kan også kræves, selvom transportøren efter lov eller aftale ikke har været berettiget til at losse i en anden havn. Afsenderen har måske trods alt fået godset transporteret en del ad vejen mod det endelige bestemmelsessted, hvilket vil gøre hans omkostninger til den resterende del af transporten lavere. Transportøren kan i sådanne tilfælde kræve afstandsfragt, men må eventuelt acceptere et modregningskrav fra afsenderen for de ekstra omkostninger, denne har haft på grund af losningen i en anden havn.

Stk. 2 og stk. 3 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 129, stk. 2 og 3.

Til § 333. Farligt gods

Efter *første punktum* kan bortfragteren ligesom i den gældende sølovs § 119 uden pligt til at betale erstatning efter forholdene losse, uskadeliggøre eller ødelægge farligt gods, som er lastet, hvis bortfragteren ikke kendte til, at godset havde farlige egenskaber. Efter *andet punktum* kan bortfragteren, uafhængig af, om denne kendte til godsets farlige egenskaber, losse, uskadeliggøre eller ødelægge det uden pligt til at betale erstatning, hvis der faktisk opstår fare for person eller ejendom, som gør det uforsvarligt at beholde godset om bord, eventuelt uforsvarligt at beholde det om bord i uændret tilstand. Disse to regler findes også i § 291, jf. bemærkningerne til denne bestemmelse.

Befragterens erstatningsansvar for skade eller tab, der er påført bortfragteren på grund af godsets farlige egenskaber, er reguleret i § 348. Befragterens pligt til at mærke farligt gods og til at informere bortfragteren om godsets farlige egenskaber og eventuelle nødvendige sikkerhedstiltag, er reguleret i § 257 (farligt gods), som efter § 328, stk. 2, gælder tilsvarende ved rejsebefragtning.

LOSNING OG UDLEVERING AF GODSET M.V.

Til § 334. Losningen

I lighed med den gældende sølov giver også udkastet bestemmelserne om lasteplads og lastetid tilsvarende anvendelse med hensyn til losseplads og lossetid, jf. *stk. 1* og den gældende sølovs § 105, stk. 1 og § 106. Desuden henviser udkastet også til reglerne for lastning, når det gælder den måde, hvorpå losningen skal foregå, jf. henvisningen til § 327, sml. den gældende sølovs § 107, stk. 1, og § 108.

Henvisningen til § 320 medfører, at bortfragteren forpligter sig til at lade skibet ligge til losning i en vis tid, som består af liggetid og overliggetid. Liggetiden er den tid, som ved befragtningsaftalens indgåelse med rimelighed kunne påregnes at gå med losningen, jf. § 322. Overliggetiden er den tid, skibet efter udløbet af liggetiden må ligge for at blive losset, jf. § 325. For overliggetid i lossehavn har bortfragteren krav på godtgørelse, jf. § 326.

Henvisningen til § 327 medfører, at bortfragteren skal bringe godset ud af skibet og modtageren modtage det ved skibets side, medmindre andet følger af praksis i havnen. Godset skal losses og modtages med tilbørlig hurtighed, jf. § 328. Bortfragteren skal levere godset således, at det let og sikkert kan modtages. For losning betyder klausulen »fio« (»free in and out«), at modtageren må bringe godset fra det sted, hvor det har været placeret under befordringen, og ud af skibet, jf. § 327, stk. 1, andet punktum. Klausulen »liner terms« (liniefartsvilkår) indebærer, at bortfragteren må bringe godset ud af skibet og til det varehus eller andet sted på havneområdet, hvor det skal opbevares til videre udlevering.

Enkelte af de bestemmelser, som omfattes af henvisningen til §§ 320 til 328 vil efter deres eget indhold ikke komme til anvendelse for losningen. Dette gælder § 322, stk. 3, § 326, stk. 3, § 327, stk. 3 og § 328, stk. 2 (henvisningen til §§ 256-259).

Stk. 2 svarer til den gældende sølovs §111. Bestemmelsen er nært knyttet til købelovens §§ 47 og 71, jf. nærmere Erling Selvig: Fra Kjøpsretten og Transportrettens Grenseland, Universitetsforlaget, Oslo 1975, s. 67-69 og 72. På samme måde som den gældende sølov, må også udkastet forstås således, at bortfragteren forpligtes til at drage rimelig omsorg for, at den, som ikke er legitimeret som modtager, ikke får adgang til at besigtige godset, medmindre det følger af andet grundlag, at vedkommende har ret til det.

Stk. 3 svarer til den gældende sølovs § 105, stk. 2.

Stk. 4 er nyt og omhandler øgede losseomkostninger eller omkostninger til bortskaffelse som følge af, at godset er skadet. Ansvaret for omkostningerne følger som udgangspunktet funktionsfordelingen mellem par-

terne. Dette er imidlertid ikke mere end et udgangspunkt, og i *første punktum,* gøres en vigtig undtagelse fra hovedreglen: befragteren skal bære de forøgede omkostninger, der skyldes godsets egen beskaffenhed eller fejl eller forsømmelse på befragterens side. Indeholder befragtningsaftalen klausulen »fio« (»free in and out«), bliver reglen efter *andet punktum,* at befragteren skal bære de ekstra omkostninger, medmindre bortfragteren er ansvarlig for skaden efter reglerne om ladningsskader, jf. § 338. Det samme gælder ved klausuler, som bygger på »fio«, f.eks. »fio stowed« og »fio stowed and trimmed«.

Til § 335. Fragt for gods, som ikke er i behold

§ 335 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 125. Tilsvarende regel findes i § 260, stk. 2, jf. bemærkningerne til denne bestemmelse.

Bortfragterens hovedforpligtelse efter befragtningsaftalen er at udlevere godset på bestemmelsesstedet til rette modtager. Sker dette ikke, har bortfragteren som udgangspunkt ikke krav på vederlaget, fragten. Dette gælder som hovedregel uafhængig af årsagen til, at godset eventuelt ikke er ankommet til lossehavnen i behold. Fra dette udgangspunkt indeholder § 335 selv flere vigtige undtagelser. Undtagelserne er imidlertid alle knyttet til, at gods faktisk er lastet om bord, men at de af forskellige årsager ikke ankommer til den fastsatte lossehavn i behold. Bortfragterens stilling, når befragteren træder tilbage fra aftalen, er reguleret i § 343.

Bringes godset bare delvist frem til bestemmelsesstedet, vil bortfragteren kunne have krav på afstandsfragt efter § 332.

Til § 336. Modtagerens og rejsebefragterens ansvar for fragten Tilbageholdsret

§ 336 giver bestemmelserne i § 269 (modtagerens pligt til at betale fragt m.m.), sml den gældende sølov § 112, udkastets § 273 (afsenderens ansvar for fragt m.m.), sml den gældende sølovs § 117, og udkastets § 270 (tilbageholdsret), sml den gældende sølovs § 113, tilsvarende anvendelse ved rejsebefragtning. Der henvises til bemærkningerne til bestemmelserne i stykgodskapitlet.

Til § 337. Oplægning af godset

Stk. 1 svarer til den gældende sølovs § 114, stk. 1 Kriteriet »ikke kan fuldføres i rette tid« er erstattet af kriteriet »ikke kan fuldføres til aftalt tid eller i øvrigt uden urimelig forsinkelse«. Er tidspunktet for udlevering aftalt, indebærer denne ændring ingen realitetsforskel. Når udleveringstidspunktet ikke er aftalt, forpligtes bortfragteren til efter den gældende sølov at vente til overliggetiden er udløbet, før godset lægges op, jf. Johs Jantzen: Håndbok i Godsbefordring til Sjøs, Fabritius & Sønners forlag, Oslo 1951, 2 utg ved Nils Dybwad, s. 200. Således som overliggetiden er fastsat i udkastet, jf. § 325, stk. 1, passer en sådan regel ikke. Bortfragteren

gives derfor ret til at lægge godset op, når modtageren forsinker losningen, således at den ikke kan fuldføres uden urimelig forsinkelse. Stk. 1 giver bortfragteren ret til at lægge godset op. Bortfragteren vil også have pligt til at lægge godset op i den forstand, at befragteren ikke vil være ansvarlig for forsinkelse i lossehavn, som kunne være undgået ved oplægning, jf. § 347, stk. 1, andet punktum.

Stk. 2 stemmer overens med den gældende sølovs § 114, stk. 2

Efter *stk. 3, første punktum,* som ikke har noget modstykke i den gældende sølov, må bortfragteren give modtageren og eventuelt også befragteren en rimelig frist, før bortfragteren kan sælge eller på anden måde råde over oplagt gods. Salg af godset kan ramme befragteren eller modtageren hårdt, og det er i overensstemmelse med moderne krav til hensynfuldhed i kontraktsforhold, at bortfragteren pålægges at vente til udløbet af en rimelig frist, før godset sælges eller på anden måde disponeres over. Om bortfragterens rådighed over godset gælder for øvrigt § 272 (transportørens rådighed over gods, som ikke afhentes) tilsvarende, jf. *andet punktum.* De krav, bortfragteren kan sælge godset til dækning af, er de krav, som er sikret ved tilbageholdsret i godset, jf. henvisningerne i § 336, stk. 3, og §§ 272-270.

Til § 338. Ladningsskader. Forsinket udlevering

Stk. 1, første punktum, giver bestemmelserne i §§ 274-285 og 287-289 om transportørens ansvar for ladningsskader og forsinket udlevering af godset m.m. ved stykgodstransport tilsvarende anvendelse ved rejsebefragtning. Også efter gældende ret er ansvarsreglerne de samme for stykgodstransport og rejsebefragtning. Bortfragterens ansvar efter § 338 er præceptivt i dansk og internordisk fart, jf. § 313, stk. 2. *Andet punktum* regulerer en underbortfragters ansvar ved at give § 286 om en undertransportørs ansvar tilsvarende anvendelse. En underbortfragter bliver derved ansvarlig for den del afrejsen, som vedkommende udfører, efter samme regler som bortfragteren. For rejsebefragtning svarer § 338, stk. 1, 2. punktum, til den gældende sølovs § 123, stk. 2. Er skibet tidsbefragtet afgøres tidsbortfragterens ansvar efter § 374.

En rejsebefragter, som selv modtager godset, kan selvsagt påberåbe sig reglerne om bortfragterens ansvar for ladningsskader m.m. I *stk. 2, første punktum* præciseres det, at også en modtager, som ikke er rejsebefragter, og derfor ikke part i befragtningsaftalen, skal kunne påberåbe sig reglerne. Denne regel tager først og fremmest sigte på tilfælde, hvor der ikke er udstedt konnossement. Efter *andet punktum* kan en modtager, som ikke er part i befragtningsaftalen, men som besidder et trampkonnossement udstedt af bortfragteren, imidlertid påberåbe sig reglerne i § 316. Efter § 316 vil konnossementet bestemme vilkårene for befordringen og udleveringen i forholdet mellem bortfragteren og modtageren. Det medfører, at forholdet mellem bortfragteren og modtageren regule-

res af reglerne i stykgodskapitlet, jf. § 253. Efter § 252, jf. § 253, indebærer dette, at bestemmelserne om bortfragters ansvar for ladningsskader m.m. langt videre vil have et præceptivt anvendelsesområde end nævnt i § 313, stk. 2, i forhold til modtager, som besidder trampkonnossement. Har modtageren et trampkonnossement, som ikke er udstedt af bortfragteren men af en anden, f.eks. af befragteren, kan modtageren ikke påberåbe sig konnossementet overfor bortfragteren. Bortfragterens stilling bliver den samme, som når konnossement ikke er udstedt.

KONTRAKTSBRUD OG HINDRINGER PÅ REJSE-BORTFRAGTERENS SIDE

I lighed med den gældende sølov samler udkastet flere regler om befragterens sanktioner ved kontraktsbrud og hindringer på bortfragterens side i et selvstændigt underafsnit.

Bortfragterens vigtigste forpligtelse er at bringe godset frem til det aftalte bestemmelsessted i god behold. Betydningen for bortfragterens krav på det aftalte vederlag, fragten, af at godset ikke kan udleveres i behold i lossehavnen, er reguleret i § 335. Betydningen for bortfragters krav på fragt af, at godset udleveres på et andet sted, er reguleret i § 332 (afstandsfragt). Bortfragterens erstatningsansvar for skade på og forsinket udlevering af gods, som bortfragteren har modtaget til befordring, er reguleret i § 338.

I dette underafsnit behandles befragterens adgang til at hæve aftalen på grund af bortfragters misligholdelse (§§ 339 og 340), bortfragters erstatningsansvar for misligholdelse, som falder udenfor reglerne om ansvar for ladningsskader og forsinket udlevering (§ 342), og betydningen af, at bortfragters opfyldelse hindres af, at skibet går tabt (§ 341).

Underafsnittet svarer i hovedtræk til bestemmelserne i den gældende sølovs §§ 126-128 og 130. Modstykket til bestemmelsen om afstandsfragt i § 129 findes i udkastet i § 332 i underafsnittet om rejsen.

Til § 339. Kancelleringstid

Stk. 1 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 126, stk. 2, med den forskel, at det præciseres, at skibet ikke blot skal være lasteklart men også være meldt lasteklart inden det aftalte tidspunkt, for at bortfragteren skal undgå, at befragteren får adgang til at hæve aftalen.

Stk. 1 gælder også ved *konsekutive rejser*. Er der aftalt kancelleringstidspunkt for den første rejse, og tiden overskrides, kan befragteren hæve aftalen, dvs. hæve aftalen i sin helhed, således at samtlige rejser falder bort. Medmindre der foreligger holdepunkter for det i den enkelte aftale, giver overskridelsen imidlertid ikke befragteren ret til at hæve, kun for den første rejse. Det gælder, selvom udførelsen af den første rejse ikke er væsentlig for bortfragteren i forhold til de øvrige. Er der aftalt kancelle-

ringstid for en senere rejse, vil parternes mening normalt være, at overskridelsen af tiden skal give befragteren ret til at hæve for denne rejse, men ikke ubetinget ret til at hæve for samtlige tilbageværende rejser. Udvalget har ikke fundet det nødvendigt at medtage en regel, som præciserer dette i udkastet. Begrænsningen i adgangen til at hæve efter § 340, stk. 2, andet punktum, gælder ikke ved overskridelsen af kancelleringstiden for en senere rejse.

Stk. 2 afviger fra den gældende sølovs § 126, stk. 3, på en række måder. Melding om forsinkelse vil ikke pålægge befragteren at tage stilling til, om han vil hæve uden ugrundet ophold, medmindre bortfragteren i meldingen har angivet, på hvilket senere tidspunkt, skibet vil være klart. Befragteren undgår derved at måtte tage stilling til spørgsmålet uden samtidig at have vished om, hvornår skibet sandsynligvis vil være lasteklart. Det opgivne tidspunkt bliver nyt kancelleringstidspunkt, hvis befragteren ikke hæver uden ugrundet ophold. Bortfragteren opnår derved sikkerhed for, at aftalen ikke senere kan blive hævet, hvis det nye kancelleringstidspunkt overholdes. Ved afgørelsen af, hvor lang frist befragteren skal gives for at bestemme sig, må der, foruden befragterens behov for betænkningstid, lægges vægt på, at bestemmelsens formål dels er at hindre, at bortfragteren pådrages unødvendige omkostninger ved at forberede opfyldelse af en kontrakt, som alligevel hæves, og dels at reducere befragterens adgang til at udnytte forsinkelsen i spekulationsøjemed. Der lægges endvidere vægt på tidsaspektet isoleret set. Varsler bortfragteren umiddelbart før kancelleringstidspunktet om en kortere forsinkelse, må det kræves, at befragteren bestemmer sig temmelig omgående. Varsles der i god tid om en længere forsinkelse, vil befragteren kunne bruge længere tid. Der må også lægges vægt på, om bortfragteren har ventet længe med at give underretning efter, at denne blev klar over, at kancelleringstidspunktet ikke kunne overholdes. Bortfragteren kan ikke ved at udsætte forespørgslen opnå tilsvarende reduktion af befragterens betænkningstid.

Til § 340. Forsinkelse og andet kontraktsbrud

Stk. 1 svarer til den gældende sølovs § 126, stk. 1, med enkelte vigtige forskelle. I modsætning til den gældende sølovs § 126 omhandler bestemmelsen i udkastet ikke kun forsinkelse på bortfragterens side, men kontraktsbrud generelt. Skibet er f.eks. usødygtigt eller har for øvrigt ikke de egenskaber, befragtningsaftalen forudsætter. For forsinkelse med at gøre skibet lasteklart, kommer bestemmelsen ikke til anvendelse, når det er aftalt, at skibet skal være lasteklart til et bestemt tidspunkt, jf. § 339. I modsætning til den gældende sølovs § 126 sondrer udkastet ikke mellem kontraktsbrud, som bortfragteren ikke kan bebrejdes, og kontraktsbrud, bortfragteren kan bebrejdes som egenfejl. Efter udkastet er vilkårene for at hæve i begge tilfælde det, at »kontraktsbruddet er væ-

sentligt«, en regulering som er i overensstemmelse med almindelig nordisk kontraktsret. Udvalget har ikke fundet grund til at opretholde den undtagelse fra almindelig kontraktsret, som den gældende sølovs § 126, stk. 1, udgør.

Ved delbefragtning er der gerne flere befragtere for samme rejse. Hæver den ene af dem sin aftale, efter at vedkommendes gods er lastet, vil det kunne medføre ulempe for de øvrige delbefragtere. *Stk. 2, første punktum,* gør derfor retten til at hæve efter lastning afhængig af, at det ikke vil medføre væsentlig skade eller ulempe for andre befragtere. Bestemmelsen beskytter ikke bare andre befragtere, men også aflastere og konnossementserhververe, som ikke samtidig er part i en af befragtningsaftalerne. Bestemmelsen beskytter også bortfragteren mod, at et kontraktsbrud overfor en af befragterne på grund af det tab, der vil blive påført de øvrige befragtere, hvis aftalen hæves, resulterer i kontraktsbrud overfor samtlige. Bestemmelsen gælder kun delbefragtning, ikke andre tilfælde, hvor det, at en befragter hæver aftalen, medfører ulempe for andre befragtere. Hverken bortfragteren eller »næste« befragter kan påberåbe sig bestemmelsen, selv om losning i lastehavn efter at aftalen er hævet vil medføre, at skibet bliver forsinket i forhold til næste rejse. I modsætning til den gældende sølovs § 127 kan rejsebefragteren efter udkastet ikke hæve aftalen, hvis losning af godset vil medføre væsentlig skade eller ulempe for andre befragtere. Dette er en tilsigtet, omend beskeden udvidelse af delbefragterens adgang til at hæve. For stykgodstransport findes tilsvarende regel i § 264, stk. 1, andet punktum, jf. bemærkningerne til denne bestemmelse.

Stk. 2, andet punktum, er en særregel om adgangen til at hæve ved aftaler om konsekutive rejser. Hovedreglen vil være, at befragteren kan hæve kontrakten med virkning for samtlige rejser, forudsat at kontraktsbruddet bedømmes som væsentlig, når man ser kontrakten under et. Bestemmelsen åbner forudsætningsvist for at der kan hæves delvis i den forstand, at befragteren i visse situationer også vil have adgang til at hæve aftalen for en enkelt rejse i stedet for for samtlige rejser, som genstår under aftalen. Betingelsen er, at udførelsen af denne rejse for bortfragteren er uvæsentlig i forhold til de genstående rejser. Dette betyder, at befragteren kan hæve for en enkelt rejse, hvis vilkårene for at hæve i første række er opfyldt i forhold til denne rejse, og for hele den tilbageværende del af aftalen, hvis vilkårene for at hæve er opfyldt for hele den tilbageværende del vurderet samlet. Disse to vurderinger vil imidlertid let kunne falde forskelligt ud.

Reklamationsregien i *stk. 3* er ny. Baggrunden for reglen er bortfragterens behov for snarlig afklaring af, hvorvidt aftalen vil blive hævet, samtidig som befragteren ikke bør kunne benytte kontraktsbruddet til spekulation for bortfragterens risiko.

Til §341. Tab af skibet

Første punktum er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 128. Når bortfragterens pligt til at udføre rejsen falder bort, bør bortfragteren heller ikke have ret til at udføre rejsen, selvom aftalen åbner for substitution, jf. *andet punktum* og § 314.1 modsat fald vil bortfragteren gives adgang til spekulation på befragterens bekostning.

Er bortfragterens adgang til at vælge skib ikke angivet som en substitutionsret, men som en adgang til at vælge mellem to eller flere skibe, som i befragtningsaftalen er nævnt på lige linie, er udgangspunktet, at tab af et af de nævnte skibe hverken medfører, at bortfragterens pligt eller ret til at udføre rejsen bortfalder. Har bortfragteren imidlertid med bindende virkning overfor befragteren valgt det skib ud, som skal udføre rejsen, vil befragtningsaftalen være knyttet til dette skib, og tab af skibet vil medføre, at både pligten og retten til at udføre rejsen bortfalder.

Har bortfragteren benyttet en substitutionsklausul og indsat et andet skib i stedet for det aftalte, vil tab af det nye skib medføre, at bortfragterens pligt og ret til at udføre rejsen bortfalder.

Er et skib gået tabt med den virkning, at bortfragteren frigøres, kan bortfragteren undlade at opfylde uden at risikere erstatningsansvar af den grund. Er årsagen til tab af skibet imidlertid en omstændighed, bortfragteren er erstatningsansvarlig for efter §§ 342, jf. nedenfor, vil befragteren kunne kræve erstatning for det tab, bortfaldet af bortfragterens forpligtelse medfører.

Til § 342. Rejsebortfragterens erstatningsansvar

§ 342 svarer til den gældende sølovs § 130 med nedenstående modifikationer.

§ 342 regulerer bortfragterens ansvar for tab som følge af forsinkelse og andet kontraktsbud, som ikke omfattes af § 338, dvs. tab som følge af andet end ladningsskader og forsinket udlevering af lasten. Ansvarsgrundlaget og ansvarsfritagelserne er imidlertid de samme, idet begge bestemmelser henviser til §§ 275 og § 276. Også efter den gældende sølovs § 130 er reglerne om ansvarsgrundlag og særlige ansvarsfritagelser de samme for ladningsskader og forsinket udlevering på den ene side og anden forsinkelse o.l. på den anden.

Ansvaret efter § 342 er ikke præceptivt, jf. § 313.

KONTRAKTSBRUD OG HINDRINGER PÅ REJSEBEFRAGTERENS SIDE

Som i den gældende sølov er hovedreglerne om bortfragterens sanktioner ved kontraktsbrud og hindringer på befragterens side samlet i et selvstændigt underafsnit. I udkastet er et større antal af disse bestemmelser placeret i dette underafsnit. Det gælder befragterens ansvar for ophold udover laste- og lossetid (den gældende sølovs § 96, jf. 109, udka-

stets § 347, stk. 1) og skade forvoldt af godset (den gældende sølovs § 97, udkastets § 348). Enkelte bestemmelser findes imidlertid fortsat andre steder i rejsebefragtningsafsnittet, se f.eks. §§ 319, stk. 2, om befragterens erstatningsansvar ved valg af usikker havn, § 326, stk 3, om bortfragterens sanktioner ved manglende betaling af godtgørelse for overliggetid og § 336, stk. 3, om tilbageholdsret.

Underafsnittet gælder først og fremmest tilbagetræden fra befragterens side, både tilfælde, hvor dette sker, før lastningen er påbegyndt, og tilfælde, hvor befragteren afbryder lastningen, før alt gods er leveret, jf. §§ 343-345. Dernæst gives der regler for forsinkelse og andet kontraktsbrud på befragterens side, som medfører tidstab m.v. for bortfragteren, jf. §§ 346-347.1 modsætning til den gældende sølov sondres der altså mellem egentlige »afbestillingstilfælde« og tilfælde af kontraktsbrud på befragterens side. Dette har sammenhæng med ændringerne i reglerne om overliggetid, jf. foran i bemærkningerne til Lastetid m.v. Den vigtigste konsekvens af dette er, at spørgsmål vedrørende forsinkelse under lastningen ikke som efter den gældende sølovs § 131, stk. 1, andet punktum, bliver løst indenfor rammen af reglerne om tilbagetræden.

For øvrigt er der foretaget en gennemarbejdning af reglerne om hindringer på befragterens side. Dette har været muligt som en følge af, at der i udkastet sondres mellem tilbagetræden under lastning/losning og andet kontraktsbrud på befragterens side.

Til § 343. Tilbagetræden før lastning

§ 343 regulerer befragterens ansvar, når denne »træder tilbage fra aftalen«. Tilbagetræden kan være fuldstændig, dvs. at befragteren erklærer, eksplicit eller implicit, at der ikke vil blive leveret nogen last, eller delvis, dvs. at befragteren erklærer, at der vil blive leveret mindre last end aftalt. Som delvis tilbagetræden regnes, at befragteren ved afslutningen af lastningen ikke har leveret alt det gods, aftalen gælder. Fælles for disse tilfælde er, at befragteren på en eller anden måde har givet udtryk for, at last eller fuld last ikke vil blive leveret. Har befragteren ikke givet udtryk herfor, men det ved lastetidens udløb kan konstateres, at last ikke er leveret eller kun delvis leveret, reguleres situationen af § 346.

Bortfragteren kan ikke kræve dom for positiv opfyldelsesinteresse i betydningen dom på betaling af fragt, når befragteren ikke leverer godset til befordring. Efter § 343 vil bortfragteren imidlertid som regel have krav på erstatning for det tab, bortfaldet af vederlaget har medført, samt eventuelle andre tabsposter befragterens tilbagetræden har medført (negativ kontraktsinteresse), jf. *stk. 1, første punktum,* som pålægger befragteren et objektivt ansvar (med force majeure-undtagelse, jf. stk 3). for tab forårsaget af dennes tilbagetræden. Erstatningsreglerne svarer til den gældende sølovs §131, stk. 1, for så vidt angår fuld tilbagetræden. I modsætning til den gældende sølovs § 131 omfattes også delvis tilbage-

træden. Den gældende sølov sondrer ikke mellem tilfælde, hvor befragteren erklærer, at denne træder delvis tilbage, og tilfælde hvor der faktisk ikke leveres fuld last,jf. den gældende sølovs § 132, stk. 1. Denne forskel er imidlertid uden realitetsbetydning, jf. § 346, stk. 1. For delvis tilbagetræden vil erstatningsreglen ikke have betydning, hvis fragten ikke skal beregnes efter godsmængden, medmindre den delvise tilbagetræden undtagelsesvis har påført bortfragteren ekstra omkostninger, f.eks. til ballast eller omstuvning.

Stk. 1, andet punktum er en særregel for aftaler om konsekutive rejser, jf. § 340, stk. 2, andet punktum. Bestemmelsen åbner forudsætningsvis for delvis tilbagetræden i den forstand, at befragteren træder tilbage fra en enkelt rejse istedet for fra samtlige rejser, som tilbagestår under aftalen. Udgangspunktet er, at befragteren kan gøre det, og befragteren vil da være erstatningsansvarlig for bortfragterens tab af fragt m.v. Stk. 1, andet punktum begrænser imidlertid adgangen til at træde tilbage for en enkelt rejse til tilfælde, hvor udførelsen af denne rejse for bortfragteren er uvæsentlig i forhold til de tilbageværende rejser. Er befragterens adgang til at træde tilbage afskåret, vil bortfragteren kunne kræve fragt, selv om ingen last leveres, uafhængigt af, om der foreligger omstændigheder, som efter stk. 3 befrier befragteren for erstatningsansvar. Forudsætningen er imidlertid, at befragteren vil have opfyldelse af efterfølgende rejser.

Stk. 2, første punktum, er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 134. Præciseringen i § 134, stk. 2, om at bortfragteren kan kræve påløben godtgørelse for overliggetid uafhængigt af, om befragteren er erstatningsansvarlig for fragttab m.v., er udeladt som overflødig.

Stk. 3 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 131, stk. 2, første punktum.

Stk. 4 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 131, stk. 2, andet punktum.

Til § 344. Ret til at hæve

Stk. 1 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 131, stk. 3. Når befragteren ikke vil være erstatningsansvarlig for bortfaldet af aftalen, ville adgang til alligevel at fastholde medføre en spekulationsadgang på bortfragters risiko, jf. den lignende regel i § 341, stk 1, andet punktum. Bortfragteren kan hæve aftalen uafhængigt af, om det er sandsynligt, at befragteren kommer til at gøre det, jf. formuleringen »*Kan* rejsebefragteren . . .«. Bestemmelsen er derfor ikke en regel om anteciperet misligholdelse, men en særregel om fordeling af markedsrisiko, som på grund af fragtmarkedets karakter er påkrævet i befragtningsforhold. Hævningsretten går tabt, hvis den ikke gøres gældende uden ugrundet ophold. Efter udvalgets mening er det overflødigt at præcisere, at hævning efter § 344, stk. 1, ikke pådrager bortfragter erstatningsansvar, jf. sølovens §131,

stk. 3. Har befragteren faktisk ikke leveret last i tide, kan bortfragteren have ret til at hæve aftalen af den grund uafhængigt af, om befragteren er erstatningsansvarlig for forholdet, jf. nærmere § 346. I denne sammenhæng vil almindelige ulovfæstede kontraktsretlige principper om anteciperet misligholdelse kunne medføre, at bortfragteren vil have ret til at hæve på et tidligere tidspunkt.

Stk. 2 er, med enkelte mindre forskelle, i overensstemmelse med den gældende sølov § 132, stk. 2 og 3. Befragterens pligt til at betale erstatning for bortfragterens tab af fragt (»dødfragt«) m.v., når befragteren leverer last, men mindre end aftalt, følger af § 343. § 344 regulerer bortfragterens ret til at hæve og vil have betydning uden hensyn til, om befragteren dermed pådrager sig erstatningsansvar eller ikke, jf. § 343, stk. 3. Som den gældende sølov pålægger udkastet bortfragteren at give befragteren anledning til at undgå at aftalen hæves ved at betale eller stille sikkerhed for erstatningen. Efter den gældende sølov kan aftalen hæves, hvis erstatningen ikke er betalt eller sikkerhed stillet før lastetidens udløb. Udkastet har valgt den smidigere løsning, at bortfragteren må fastsætte »en rimelig frist« for rejsebefragteren, jf. *første punktum.* Oversidder befragteren fristen, kan bortfragteren hæve, jf. *andet punktum.* Det forudsættes ikke, at den udeblevne lastmængde er væsentlig. Om befragteren kan anses for at have leveret »alt det gods aftalen gælder«, beror på en fortolkning af befragtningsaftalen. Ud fra almindelig fortolkning af befragtningsaftaler vil befragteren ofte have et vist, omend begrænset, »råderum« i forhold til den lastemængde, som er angivet i befragtningsaftalen. Hævning forudsætter heller ikke, at befragteren er ansvarlig efter § 343. Selv om der foreligger ansvarsfritagende omstændigheder, jf. § 343, stk. 3, kan bortfragteren hæve, hvis befragteren ikke betaler erstatning. Bortfragteren risikerer derfor ikke at måtte udføre den aftalte rejse med mindre last og derved for lavere fragt end aftalt. *Tredie punktum* præciserer for tydelighedens skyld, at bortfragteren også kan kræve erstatning, når aftalen hæves, hvis ansvar efter § 343 foreligger. Hvis aftalen hæves, er det det totale fragttab, også tab af fragt for last befragteren har tilbudt, som kan kræves erstattet. Befragteren er imidlertid ikke erstatningsansvarlig, hvis det skyldes hændelser som nævnt i § 343, stk. 3, at en del af lasten ikke blev leveret.

Til § 345. Tilbagetræden efter lastning

§ 345 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 133. Tilbagetræden fra befragterens side efter lastning er langt mindre praktisk end tilbagetræden før lastning. Selv om reglerne for de to situationer i hovedtræk er de samme, er tilbagetræden efter lastning derfor af hensyn til udformningen af reglerne om tilbagetræden før lastning behandlet i en særlig paragraf på samme måde som i den gældende sølov.

Stk. 1, første punktum har fået en noget enklere udformning end i den

gældende sølovs § 133, stk. 1, første punktum, idet de unødvendige ord »i lastehavnen eller under rejsen« er sløjfet. Det væsentlige ligger i, at paragraffen gælder tilbagetræden »efter at lastning er foretaget«. I modsætning til efter § 340, stk. 2, hvor det er bortfragters misligholdelse, som giver ret til at hæve, skal der efter § 345 også tages hensyn til eventuel skade eller ulempe for bortfragteren. Med »andre befragtere« sigtes der til andre delbefragtere for samme rejse. Den skade eller ulempe, tilbagetræden efter lastning kan medføre for befragtere for senere rejser, vil imidlertid som regel udgøre en skade eller ulempe for bortfragter og på den måde indirekte komme i betragtning.

Henvisningen i *andet punktum* til §§ 343 og 344 er parallel med henvisningen i den gældende sølovs § 133 til §§ 131 og 132.

Bortfragterens krav på afstandsfragt reguleres i § 332.

Til § 346. Forsinket lastning

§ 346 svarer til den gældende sølovs § 131, stk. 1, andet punktum og delvis § 132, stk. 1. I stedet for at betragte manglende levering eller delvis levering af godset på grund af forsinkelse under lastningen som total eller delvis tilbagetræden, behandles disse tilfælde særskilt.

Stk. 1 omhandler tilfælde, hvor overliggetidens længde følger af aftale, enten ved at dens længde er fastsat til et vist tidsrum, jf. *første punktum*, eller ved at det ved klausulen »liner terms« er aftalt, at der ikke skal indgå nogen overliggetid i lastetiden, jf. *andet punktum* og § 321, stk. 1, andet punktum. Er der ikke leveret last eller fuld last ved udløbet af lastetiden, gælder §§ 343 og 344 tilsvarende. Dette er for såvidt i overensstemmelse med den gældende sølovs § 131, stk. 1, jf. § 132.

Da overliggetiden, når andet ikke er aftalt, i § 325 er fastsat som »den tid, skibet efter liggetidens udløb må ligge for at blive lastet«, er det nødvendigt med en bestemmelse, som giver bortfragteren ret til at hæve aftalen, eller modsætte sig yderligere lastning, selv om lastningen ikke er afsluttet, og overliggetiden for så vidt ikke er udløbet, cf. den gældende sølovs §131, stk. 1, andet punktum, som både ved aftalt overliggetid, og når overliggetiden følger af loven, knytter bortfragterens ret til at hæve til udløbet af lastetiden. I *stk. 2, første punktum,* bestemmes det derfor, at bortfragteren kan hæve eller erklære lastningen for afsluttet, hvis yderligere ophold vil medføre væsentlige tab eller ulempe, selv om befragteren betaler godtgørelse for overliggetiden. §§ 343 og 344 gælder i så fald tilsvarende, jf. *andet punktum.*

Til § 347. Anden forsinkelse

Stk. 1 afløser den gældende sølovs §§ 96, 99 og 109.1 stedet for den detaljerede regulering i den gældende sølov, har udvalget fundet det hensigtsmæssigt at samle disse temmelig ensartede tilfælde i en fælles erstatningsbestemmelse. Når forsinkelse i lastehavn efter at lastningen er af-

sluttet (»detention«) eller på selve rejsen er forårsaget af forhold på befragterens side, har befragteren på samme måde som efter den gældende sølov et culpaansvar for det tab, forsinkelsen påfører bortfragteren, jf. *første punktum.* Befragteren vil i overensstemmelse med almindelige kontraktsregler have bevisbyrden for, at culpa ikke er udvist (»præsumptionsansvar«). Tilsvarende ansvar har befragteren, når skibet bliver forsinket i lossehavn, fordi godset ikke kan losses på grund af manglende oplagsmuligheder, jf. *andet punktum* og § 337.

I modsætning til efter den gældende sølovs § 96, stk. 1, kan bortfragteren ikke kræve overliggetidsgodtgørelse, som han ville have kunnet efter denne bestemmelse for forsinkelse i lastehavn efter lastningen. Det følger af definitionen af overliggetid i § 325 sammenholdt med § 326. Baggrunden for denne ændring er, at overliggetid er knyttet til lastning. Erstatningen bør fastsættes uden hensyn til overliggetidsgodtgørelsen, hvadenten den er fastsat i aftalen eller beregnes efter § 326. Den gældende objektive regel om pligt til at betale overliggetidsgodtgørelse er efter udvalgets mening desuden urimelig streng overfor befragteren. Løsningen i udkastet indebærer endvidere en tilnærmelse til engelsk ret, jf. under bemærkningerne til afsnittet om lastetid. For ophold i lossehavnen udover liggetiden kan bortfragteren kræve overliggetidsgodtgørelse, indtil godset er losset, jf. under bemærkningerne til § 334 om overliggetidens længde ved losning. Udkastet medfører derfor på den ene side, at befragteren får et ensartet ansvar for al forsinkelse efter lastning, og på den anden side, at modtageren, som ikke er ansvarlig overfor bortfragteren efter § 347, må betale godtgørelse for overliggetid i lossehavn for at kunne kræve godset udleveret, jf. § 336, stk. 3. Bortfragteren vil imidlertid have tilbageholdsret i godset overfor modtageren også for sit erstatningskrav mod befragteren, hvis modtageren vil blive ansvarlig for kravet ved at modtage godset, jf. § 336, stk. 1, jf. § 270, jf. den gældende sølov § 251.

Udkastet regulerer ikke bortfragterens adgang til at hæve aftalen på grund af forsinkelse efter lastning eller på rejsen, som skyldes forhold på befragterens side. Dette spørgsmål må afgøres efter almindelige kontraktsretlige regler, og bortfragter kan hæve, hvis forsinkelse udgør væsentlig kontraktsbrud.

Stk. 2 er en særregel for aftaler om konsekutive rejser. Ved konsekutive rejser opstår spørgsmålet om, i hvilken udstrækning misligholdelse med betaling fra befragterens side skal give bortfragteren adgang til at hæve aftalen for alle de resterende rejser. Som ved det tilsvarende spørgsmål for tidsbefragtning, mener udvalget, at en regel om, at enhver forsinkelse giver ret til at hæve, vil være urimelig, jf. § 382 og bemærkningerne til denne bestemmelse. Bortfragteren pålægges derfor at give befragteren en rimelig betalingsfrist, jf. *første punktum.* Betaler befragteren ikke inden fristens udløb, kan bortfragteren hæve eller standse opfyldelsen af aftalen, jf. *andet punktum.* Fordi der både med hensyn til størrelsen og

forfaldstidspunktet for befragterens forpligtelser ved konsekutive rejser gennemgående er langt mindre klarhed og forudsigelighed end ved en tidsbefragters pligt til at betale tidsfragt, giver udkastet først bortfragteren ret til at standse opfyldelsen af aftalen, når betalingsfristen er udløbet. Af samme grund foreslås det ikke, at betalingsfristen skal være 72 timer. I *tredie punktum* præciseres, at bortfragter kan kræve erstatning for tab, som skyldes standsning eller bortfald af kontrakten efter hævning. Befragteren vil efter almindelige kontraktsregler have et objektivt ansvar med force majeure undtagelse for sådanne tab.

For bortfragterens adgang til at hæve en aftale om konsekutive rejser for en enkelt rejse på grund af forsinkelser fra befragterens side, gælder de samme regler som ved anden rejsebefragtning. Udkastet regulerer ikke spørgsmålet om, hvornår bortfragteren kan hæve en aftale om konsekutive rejser for alle tilbagestående rejser på grund af anden misligholdelse på befragterens side end forsinket betaling. Dette spørgsmål må afgøres efter almindelige kontraktsretlige principper, dvs. at bortfragter kan hæve, hvis misligholdelsen er »væsentlig«.

Til § 348. Skade på grund af godset

Stk. 1. første punktum er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 97, stk. 1. Som efter den gældende sølovs § 97 omfatter denne ansvarsregel også tilfælde af »farligt gods«. Således som udkastet er udformet, pålægges befragteren ikke et »præsumptionsansvar«. Hvis aftalen indeholder en klausul om sikker last (»harmless cargo«), dvs. en klausul, som pålægger befragteren at sørge for, at lasten ikke volder tab for bortfragteren, vil befragteren få et »præsumptionsansvar« af samme type som § 319, stk. 2, pålægger befragteren ved valg af usikker havn.

Bestemmelsen i *andet punktum* om ansvar for skade på andet gods om bord er ny. Ved delbefragtning er det ligeså nærliggende, at gods volder skade på andet gods om bord, som at det volder skade på skibet. Befragterens ansvar bør derfor være det samme. Bestemmelsen gælder kun befragterens ansvar overfor bortfragteren, dvs. bortfragterens adgang til at kræve regres, dersom denne eventuelt har måttet betale erstatning til ejeren af det skadede gods eller bortfragterens adgang til at kræve erstatning for skade på eget gods. Har bortfragteren i strid med aftalen taget gods med for andrejf. § 314, stk. 2, vil befragteren eller de, denne svarer for, kun i undtagelsestilfælde kunne siges at have udvist fejl eller forsømmelse med hensyn til skade på andet gods om bord. Befragterens ansvar overfor ejeren af det skadede gods må afgøres efter reglerne om erstatningsansvar udenfor kontrakt.

Udtrykket »nogen han svarer for« omfatter også aflasteren og andre på befragters side på samme måde som ellers, når udtrykket bruges i udkastet. Befragteren pålægges et husbonde-ansvar for de, som optræder på befragterens side i kontraktsforholdet.

BORTFALD AF BEFRAGTNINGSAFTALEN

En rejsebefragtningsaftale ophører som regel ved, at den opfyldes af begge parter. Ophør på grund af kontraktsbrud og hindringer på en af parternes side er behandlet i de to foregående underafsnit. I underafsnittet her behandles ophør af grunde, som ikke kan tilregnes nogen af parterne som kontraktsbrud eller hindring på vedkommendes side.

Til § 349. Krigsfare

§ 349 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 135, med enkelte mindre forskelle uden væsentlig realitetsbetydning. Udover fare for skib og last nævnes i *stk. 2* også fare for personer om bord. I *stk. 2* benyttes udtrykket »skade eller ulempe« i stedet for kun »skade«, således som det ellers er gjort i udkastet. Præciseringen i den gældende sølovs § 135, stk. 3, om, at det, at aftalen er hævet, ikke medfører bortfald af pligten til at betale påløben godtgørelse for overliggetid, er udeladt som overflødig. Spørgsmålet om afstandsfragt reguleres i udkastet § 332.

Til § 350. Konsekutive rejser

§ 350 er en særregel for konsekutive rejser. Udgangspunktet er, at krigsfare eller lignende giver begge parter ret til at hæve, og at den, som hæver, kan vælge mellem at hæve for den rejse, som rammes af faren eller for samtlige tilbageværende rejser. På samme måde som i § 340, stk. 2, andet punktum, og § 343, stk. 1, andet punktum, er retten til at hæve for en enkelt rejse afskåret, hvis denne rejse ikke er uvæsentlig i forhold til de tilbagestående rejser, jf. *stk. 1*. Dette gælder, hvadenten det er befragteren eller bortfragteren, som ønsker at hæve.

Ved aftale om konsekutive rejser har befragteren som oftest temmelig bred adgang til at fastsætte, hvilke rejser skibet skal foretage. Krigsfare eller lignende vil derfor undertiden kun ramme en del af det geografiske område, befragteren har ret til at dirigere skibet til. Hvis det ramte område er uvæsentligt for parterne, er der ingen grund til, at faren skal kunne anføres som grund til at hæve.

I *stk. 2* indskrænkes derfor i sådanne tilfælde adgangen til at hæve efter § 349 til tilfælde, hvor faren er af væsentlig betydning for opfyldelse af aftalen. Befragteren vil derfor kun have ret til at hæve, hvis de områder, som rammes af faren, er af væsentlig betydning for denne. Bortfragteren vil kun have ret til at hæve, hvis befragteren dirigerer skibet til laste- eller lossehavne, som ligger i farezonen, eller som indebærer, at skibet må passere gennem farezonen.

Til § 351. Omkostninger ved ophold

§ 351 er i overensstemmelse med den gældende sølovs § 136.

Til § 352. Udløb af aftaleperioden ved konsekutive rejser

Aftaler om konsekutive rejser fastsætter undertiden antallet af rejsesr til det antal rejser, skibet når i løbet af et vist tidsrum. Når perioden nærmer sig afslutningen, opstår spørgsmålet om, hvilken rejse, som skal være den sidste. Det afgørende må enten være, om det er sandsynligt, at skibet vil nå frem til lossehavn, før periodens udløb, eller om skibet inden periodens udløb vil være lasteklart for en sidste rejse. Det sidste alternativ er det, som giver størst klarhed. Efter *stk. 1* skal en rejse derfor nok udføres under aftalen, hvis befragteren før den aftalte periodes udløb har fået melding om, at skibet er lasteklart. Hvornår bortfragteren kan give melding om lasteklarhed, reguleres af §§ 323 til 324.

En aftale om, at skibet skal udføre så mange rejser, der kan udføres i et vist tidsrum, må normalt forstås således, at bortfragteren forpligtes til at drage rimelig omsorg for, at skibet skal kunne udføre flest mulige rejser. Er det uklart, om skibet vil nå frem til lastehavnen for en ny og sidste rejse, forpligtes bortfragteren derfor til at sende skibet derhen med det sigte at nå frem til tiden. Er det klart, at skibet ikke vil nå frem, er der imidlertid ingen grund til at pålægge bortfragteren unødvendige omkostninger, jf. *stk. 2.*

For bortfragteren vil usikkerheden om, hvorvidt skibet vil kunne udføre en ny rejse, være en stor ulempe. *Stk. 3* giver derfor bortfragteren en interpellationsadgang. Giver bortfragteren besked om, at skibet vil kunne komme for sent, må befragteren tage stilling til, om denne ønsker en ny rejse under aftalen, jf. *første punktum.* Tager befragteren ikke stilling uden ugrundet ophold, bortfalder bortfragterens pligt til at udføre en ny rejse, jf. *andet punktum.*

C. KVANTUMSKONTRAKTER

Kvantumskontrakter bruges ofte, når større mængder ensartet last skal befordres over et længere tidsrum. En kvantumskontrakt kan dog angå forskellige slags gods, ligesom den kan indeholde forskellige laste- og lossehavne. På engelsk omtales kvantumskontrakter ofte som contracts of affreightment, tonnage agreements og volume contracts.

Det, der adskiller kvantumskontrakter fra andre befragtningsformer, er, at bortfragterens forpligtelse er fastlagt som befordring af et vist kvantum gods fordelt på flere rejser indenfor et angivet tidsrum, uden at forpligtelsen er knyttet til et bestemt skib. Kvantumskontrakter er dog almindeligvis udformet således, at bortfragterens forpligtelse for den en-

kelte rejse bliver knyttet til et bestemt skib fra et nærmere angivet tidspunkt, f.eks. fra det tidspunkt bortfragteren giver befragteren melding om, hvilket skib, der skal udføre rejsen, eventuelt fra det tidspunkt skibet er lasteklart eller fra det tidspunkt, lastningen begynder. Den enkelte rejse er almindeligvis underkastet reglerne om rejsebefragtning. Undertiden forekommer det, at kvantumskontrakter er udformet således, at bortfragter er forpligtet til at befordre et vist kvantum frem til lossehavnen, uden at bortfragters forpligtelse efter kontrakten på noget tidspunkt bliver knyttet til et bestemt skib.

Selv om kvantumskontrakter forudsætter, at parterne lægger et betydeligt arbejde i at udforme kontrakten, således at den passer i det individuelle tilfælde, mener udvalget, at det er ønskeligt med en deklaratorisk regulering af kvantumskontrakter i lovform i overensstemmelse med hovedlinierne i den kontraktspraksis, som har udviklet sig. For det første vil det være hensigtsmæssigt, hvis en så praktisk vigtig befragtningsform som kvantumskontrakter i hovedtræk er reguleret i søloven. For det andet er det af stor værdi ved udformningen af standardkontrakter eller individuelle kontrakter, at der findes nogle baggrundsregler.

En almindelig kvantumskontrakt kan beskrives som en rammeaftale for et større eller mindre antal enkeltbefordringer. Kvantumskontrakten pålægger bortfragteren en »generisk« forpligtelse til at transportere en vis godsmængde, dvs. en forpligtelse til at levere et kvantum af en vis slags i modsætning til en bestemt genstand. Gennem befragterens afskibningsprogram, jf. § 355, befragterens meldinger om individuelle afskibninger, jf. § 356, og bortfragterens nominering af skib, jf. § 357, konkretiseres rammeaftalens indhold.

Til § 353. Anvendelsesområde

§ 353 angiver anvendelsesområdet for de deklaratoriske regler om kvantumskontrakter i afsnit C. Bestemmelsen giver samtidig en definition af begrebet kvantumskontrakt. Til kriterierne i *stk. 1* kan følgende bemærkes:

- Formuleringen »fastsat kvantum« kræver ikke, at aftalen fastsætter kvantummet til en bestemt størrelse i vægt eller volumen. Det pågældende kvantum kan f.eks. være angivet som befragters eksport til et nærmere angivet marked i løbet af det angivne tidsrum eller befragters behov for import af en råvare fra et eksportland. I såfald må imidlertid befragteren anses forpligtet til ikke at benytte andre bortfragtere til befordringen. Kontrakten kan desuden selv opstille mere eller mindre brede muligheder med hensyn til kvantum. Normalt vil det kvantum, som skal transporteres, være generisk bestemt, men der foreligger en kvantumskontrakt, selvom kontrakten individualiserer lasten. En kvantumskontrakt kan også gælde gods af forskellig art. Der foreligger én kvantumskon-

trakt, selvom kontrakten f.eks. forpligter bortfragteren til at befordre et fastsat kvantum af en godstype og et andet fastsat kvantum af en anden godstype.

— Også det tidsrum, indenfor hvilket befordringen skal ske, kan være angivet på forskellige måder. Det mest almindelige er at angive et tidsrum i år eller måneder, men der foreligger også en kvantumskontrakt, hvis tidsrummet er fastsat til f.eks. den tid, det tager at befordre et nærmere identificeret malmlager eller lignende med en vis udskibningshastighed.

— Hvis parterne har forudsat, at det totale kvantum skal befordres på én rejse, foreligger der ikke en kvantumskontrakt, jf. »fordelt på flere rejser«, selv om bortfragters forpligtelse efter aftalen ikke er knyttet til et bestemt skib. Uanset at en kvantumskontrakt almindeligvis må forstås således, at rejserne skal udføres efter hinanden, foreligger der også en kvantumskontrakt, hvis parterne har forudsat, at rejserne skal kunne ske parallelt med forskellige skibe. Endvidere kan en kvantumskontrakt give parterne, mest praktisk befragteren, ret til indenfor snævrere eller videre rammer at vælge laste- og lossehavne for de enkelte rejser.

Kvantumskontrakter må afgrænses overfor aftaler om konsekutive rejser, jf. *stk. 2.* Hvis det er aftalt, at rejserne skal udføres efter hinanden med bestemt skib, foreligger der ikke en kvantumskontrakt, men en aftale om konsekutive rejser, jf. § 312, selv om tiden for rejsens udførelse og den totale lastemængde er angivet som nævnt i § 353, stk. 1. Grænsen mellem kvantumskontrakter og aftaler om konsekutive rejser kan på dette punkt undertiden være vanskeligt at trække. Udgangspunktet er, at hvis der kun skal benyttes et skib under hele aftalen, foreligger der aftale om konsekutive rejser, uanset hvor stor frihed bortfragteren har ved valg af skib. På den anden side foreligger der som udgangspunkt en kvantumskontrakt, hvis aftalen forpligter bortfragteren til at benytte skib af en vis type og samtidig giver bortfragteren adgang til at benytte forskellige skibe til de forskellige rejser, uafhængigt af hvor snævert skibstypen er beskrevet. Også andre momenter kan have betydning ved grænsedragningen. Er der f.eks. aftalt »shuttle«-trafik, trækker tidsmomentet ved sådan trafik i retning af at anse aftalen som en aftale om konsekutive rejser, selvom bortfragteren har mulighed for at benytte forskellige skibe til de forskellige enkeltrejser.

Efter § 253, stk. 2, som svarer til Hamburg-reglernes artikel 2, stk. 4, gælder reglerne om stykgodstransport for den enkelte rejse under aftaler om »transport med skib af gods fordelt på flere rejser indenfor et angivet tidsrum«, medmindre den enkelte rejse udføres i henhold til certeparti. For »rammeaftalen« gælder reglerne om stykgodstransport forudsætningsvist ikke. Der opstår derfor ikke konflikt mellem stykgodskapitlet og reglerne om kvantumskontrakter, jf. § 358 om reglerne for den enkelte rejse. Det bemærkes, at undtagelsen i § 253, stk. 2, fra stykgodsreglernes anvendelsesområde omfatter mere end kvantumskontrakter i udkastets

forstand, idet § 253, stk. 2, ikke kræver, at aftalen skal gælde et »fastsat kvantum« gods.

Til § 354. Valgret vedrørende kvantum

Kvantumskontrakter indeholder ofte spillerum både for det totale kvantum, som skal befordres og for hvilket kvantum, som skal befordres på den enkelte rejse. I overensstemmelse med kontraktspraksis og parternes normale forudsætninger opstiller § 354 to fortolkningregler for, hvem af parterne, der har valgretten.

Efter *stk. 1* er det befragteren, som kan fastsætte det totale kvantum, hvis kontrakten indeholder et spillerum. Det er befragterens transportbehov kontrakten skal tilfredsstille. I enkelte tilfælde vil det imidlertid være nærliggende at fortolke kontrakten således, at det er bortfragteren, som har valgretten, selv om det ikke udtrykkeligt er sagt, f.eks. hvis det er forudsat, at rejserne skal være returrejser i forhold til andre transportforpligtelser.

Den valgret, befragteren som udgangspunkt har, vil indsnævres i løbet af kontraktsperioden, efterhånden som befragteren udarbejder afskibningsprogrammer, der bliver opfyldt, jf. bemærkningerne til § 355 nedenfor. Også problemet om lastemængde på den sidste rejse under kontrakten, må efter udkastet løses efter bestemmelserne om afskibningsprogram, jf. § 355, stk. 2.

Giver kontrakten spillerum for det kvantum, der skal tages med på den enkelte rejse, er det bortfragteren, der har valgretten, jf. *stk. 2*. Hvor meget last, der kan tages med på den enkelte rejse, afhænger af skibets nøjagtige størrelse og dets beholdning af bunkers m.m., og et modstykke til bortfragters omfattende pligt til at skaffe skib til rejserne er dennes frihed til at vælge, hvilke skibe, som skal udføre de enkelte rejser. Befragteren må derfor på den ene side være parat til at acceptere, at kun minimumskvantummet bliver taget med på rejsen, og på den anden side til at sørge for, at bortfragteren får anledning til at laste maksimumskvantummet.

Selv om det ikke udtrykkeligt er sagt i kontrakten, kan det imidlertid tænkes, at den må forstås således, at det er befragteren som har valgretten, f.eks. hvis spillerummet er sat meget vidt, fordi det skal spænde over flere skibstyper, og det samtidig fremgår, at det er befragteren, som har ret til at vælge skibstype for den enkelte rejse.

Til § 355. Afskibningsprogram

I overensstemmelse med almindelig kontraktspraksis begynder konkretiseringen af de enkelte rejser, som skal udføres under kvantumskontrakten, efter udkastet med at befragterten udarbejder afskibningsprogram, jf. *stk. 1*. Et afskibningsprogram vil sige en plan for de rejser, befragteren ønsker udført med omtrentlige tidspunkter og omtrentlige lastemæng-

der. Afskibningsprogrammerne skal dække perioder af rimelig længde henset til det tidsrum, kontrakten gælder for, og må udarbejdes med jævne mellemrum i løbet af kontraktsperioden. De danner grundlaget for bortfragterens planlægning af, hvordan denne skal opfylde sin transportforpligtelse, og befragteren skal derfor i god tid underrette bortfragteren om afskibningsprogrammerne.

Hvor detaljerede afskibningsprogrammerne skal være, hvor lange perioder, de må dække, og i hvor god tid bortfragteren skal have besked om programmerne, må afgøres konkret i forhold til den enkelte kontrakt, og på baggrund af, hvad der i det praktiske liv er almindeligt at forvente af en befragter på dette punkt. Ved kvantumskontrakter, som forudsætter rejser hver uge, er det f.eks. almindeligt at udarbejde afskibningsprogrammer for en eller to måneder ad gangen. For kontrakter, som forudsætter nogle få rejser om året, vil afskibningsprogrammer for seks eller tolv måneder af gangen kunne være passende. For meget kortvarige kvantumskontarakter kan det tænkes, at der ikke er tid til mere end et afskibningsprogram. Giver befragteren ikke i god tid underretning om afskibsningsprogrammet finder bestemmelsen i § 359, stk. 4, anvendelse.

Stk. 2 indeholder enkelte krav til afskibningsprogrammets indhold. For det første skal det totale kvantum gives en rimelig fordeling over kontraktsperioden, jf. *første punktum.* Dette genspejler kontraktspraksis, hvor det er almindeligt at fastsætte, at kvantummet skal være »evenly spread«, »fairly spread« eller »fairly and evenly spread« over kontraktsperioden. Afskibningsprogrammet skal også tage hensyn til størrelsen af de skibe, som skal benyttes, jf. *andet punktum.*

Kvantumskontrakter bestemmer ofte, hvilke skibstyper og -størrelser, der skal benyttes. Hvis dette undtagelsesvist ikke er reguleret, vil vejledning ofte kunne findes i, hvilke skibsstørrelser det er almindeligt at benytte i den fart, kontrakten gælder, og i parternes forudsætninger. Kravet om rimelig fordeling og om hensyntagen til skibsstørrelserne begrænser befragterens frihed.

Det må normalt forudsættes, at afskibningsprogrammet skal anvise fulde laster. Dette medfører en grænse for, hvor mange små afskibninger befragteren kan fordele det totale kvantum på. Befragteren må desuden tage hensyn til, hvor mange skibe bortfragteren i henhold til kontrakten kan anses forpligtet til at benytte på samme tidspunkt. Det medfører en grænse for, hvor få tidspunkter afskibningsprogrammerne kan fordele det totale kvantum på.

Kravene til afskibningsprogrammerne medfører, at befragterens eventuelle valgret med hensyn til totalkvantum, jf. § 354, stk. 1, kan blive reduceret i løbet af kontraktsperioden. En væsentlig optrapning eller nedtrapning af afskibningstakten mod slutningen af kontraktsperioden er ikke forenelig med en rimelig fordeling. Har befragteren udarbejdet afskibningsprogrammer med sigte på at udnytte maksimumskvantummet efter kontrakten, vil mulighed for at ombestemme sig og i stedet tage

sigte på minimumskvantummet kunne gå tabt, og omvendt. Forudsætningen om fulde laster gælder også den sidste rejse. Dette må befragteren tage hensyn til, og resultatet kan blive, at befragteren ikke får mulighed til at benytte sin valgret med hensyn til totalkvantum fuldt ud.

Til § 356. Anmeldelse om afskibninger

Procedurerne for melding om afskibninger og nominering af skib, jf. §§ 356 og 357, er et meget vigtigt punkt i en kvantumskontrakt. En række forskellige fremgangsmåder benyttes i praksis. Det er ikke hensigtsmæssigt i lovform at opstille detaljerede regler for forskellige typetilfælde, og udkastet skitserer derfor i de foreslåede deklaratoriske regler kun en procedure, som for de fleste tilfælde vil give et godt udgangspunkt for en nærmere regulering i den enkelte aftale.

Afskibningsprogrammet er kun en cirkaangivelse af tidspunkterne for rejserne og lastmængderne. Den nærmere konkretisering fra befragterens side sker efter udkastet ved, at befragteren i overensstemmelse med afskibningsprogrammet giver melding om de enkelte afskibninger, jf. § 356, *første punktum.* Meldingen skal gives i rimelig tid, før rejsen begynder. Hvad, der er en rimelig frist, må afgøres konkret efter forholdene i det enkelte tilfælde. Det vigtigste moment ved afgørelsen vil være, hvilken tid bortfragteren har brug for til at skaffe skib til rejsen i henhold til parternes forudsætninger, og hvad der er almindeligt at forvente af en bortfragter under en kvantumskontrakt ved den type befordring, det drejer sig om. Der må også tages hensyn til, at bortfragteren skal kunne give befragteren meddelelse om, hvilket skib denne har skaffet med en rimelig frist. I meddelelsen skal der angives, hvornår lasten senest vil være klar til lastning, jf. *andet punktum.* Baggrunden for denne bestemmelse er bortfragterens behov for at kunne være sikker på, at lasten er klar på et vist tidspunkt, således at unødvendig ventetid kan undgås, og således at bortfragter kan planlægge skibets beskæftigelse efter, at rejsen er udført.

Hvis kontrakten giver bortfragteren en valgret med hensyn til, hvor meget last, der skal tages med på den enkelte rejse, jf. § 354, kan bortfragteren kræve, at befragteren leverer det maksimale kvantum, men er kun pligtig at medtage minimumskvantummet.

Til § 357. Nominering af skib

Stk. 1 regulerer bortfragterens pligt til at skaffe skibe til rejserne under kvantumskontrakten. Bortfragteren må i sine dispositioner tage hensyn til afskibningsprogrammerne. Pligten til at skaffe skibe til de enkelte rejser opstår imidlertid først, når befragteren har givet underretning om de enkelte afskibninger. Bortfragteren skal da skaffe skibe, som er egnede til at udføre rejsen til rette tid, jf. *første punktum.* Det at skibet skal være egnet til at udføre rejsen til rette tid indeholder to krav. For det første må skibet efter sin art være egnet til befordringen. I de fleste tilfælde vil man

kunne finde god vejledning på dette punkt i kontrakten, enten udtrykkeligt eller forudsætningsvist. For det andet må rejsen kunne udføres i rette tid. Skibets position og hvilke andre transportopgaver der først skal afsluttes, vil være de vigtigste momenter ved vurderingen af spørgsmålet, om skibet kan udføre rejsen til rette tid. Hvis meldingen om afskibningen er givet med rimelig frist og i overensstemmelse med afskibningsprogrammet, vil »til rette tid« normalt sige, at der må nomineres et skib, som kan ventes at ankomme til lastenavnen omkring det tidspunkt, befragteren har givet underretning om, at lasten senest vil være klar til lastning.

Bortfragteren skal give befragteren besked om, hvilket skib der skal udføre rejsen, hvilken lasteevne det har, og hvornår det forventes at ankomme til lastehavnen, jf. *stk. 2.* Befragteren har brug for disse oplysninger for at forberede klargøringen af lasten både med henblik på tidspunkt og med henblik på mængde. Beskeden skal gives med rimelig frist. Fristen vil normalt være kortere end den frist, bortfragteren kan kræve ved underretning om afskibninger. Ved afgørelsen af, hvad en rimelig frist er, må der blandt andet lægges vægt på, hvilken tid befragteren har behov for til at forberede lasten, samt på om befragteren i første omgang gav bortfragteren en forholdsvis lang eller kort frist til at skaffe et skib. Efter at bortfragteren har givet befragteren underretning om, hvilket skib, der skal udføre rejsen, er bortfragterens transportforpligtelse for den enkelte rejse ikke længere »generisk« men knyttet til det »individualiserede« skib bortfragteren har nomineret, jf. § 357. — Denne virkning vil først indtræde, når bortfragteren har nomineret et bestemt skib. Nominering af f.eks. »skib NN eller substitut« vil ikke have den følge, at bortfragters forpligtelse bliver knyttet til skibet NN, og bortfragter vil i så fald senere måtte give definitiv underretning om, hvilket skib, der skal udføre rejsen.

Kvantumskontrakter gælder for et angivet tidsrum, jf. § 353. Forholdet mellem udløbet af kontraktsperioden og de enkelte rejser under kontrakten kan tænkes løst på mange måder. Det afgørende for, hvilken rejse der skal være den sidste under kontrakten, kan f.eks. være, *om* befragteren har anmeldt afskibningen inden periodens udløb, *om* bortfragteren har nomineret skib, *om* skibet er lasteklart, *om* godset er klart til lastning, eller *om* rejsen må forventes at kunne afsluttes inden periodens udløb. Efter udvalgets mening er det mest hensigtsmæssige skæringstidspunkt, når godset er klart til lastning inden kontraktsperiodens udløb, jf. *stk. 2,* som fastsætter, at bortfragteren som hovedregel ikke er pligtig at skaffe skib til gods, som ikke er klart til lastning inden udløbet af perioden. Hvis befragteren har anmeldt afskibningen og givet besked om, at godset senest vil være klart inden periodens udløb, og bortfragteren har nomineret skib i tide, vil bortfragteren som udgangspunkt have ret til at udføre rejsen, selv om han ikke har pligt til det, hvis godset ikke er klart inden periodens udløb. En ubetinget valgret for bortfragteren vil imidlertid

kunne virke urimelig overfor befragteren, og efter udkastet har bortfragteren ikke kun ret men også pligt til at udføre rejsen, hvis forsinkelsen skyldes forhold udenfor befragterens kontrol og desuden ikke er væsentlig-

Til § 358. Udførelsen af rejserne

Nomineringen af skibet markerer overgangen fra rammeaftale til individuelle transportforpligtelser. I overensstemmelse med almindelig kontraktspraksis fastsætter § 358, at den enkelte rejse er underlagt reglerne om rejsebefragtning eller stykgodstransport fra det tidspunkt, bortfragter har givet melding om skibet, jf. *stk. 1.* Om dét er rejsebefragtningsreg-1erne eller stykgodsreglerne, der skal anvendes, afgøres efter § 253, som er ufravigelig. Udsteder bortfragter konnossement for en rejse, som er underkastet befragtningsregler, vil stykgodsreglerne være ufravigelige i forholdet mellem bortfragter og en trediemand, som er indehaver af konnossementet, jf. § 316.

Fra udgangspunktet om at den enkelte rejse fuldt og helt er underlagt bestemmelserne om rejsebefragtning eller stykgodstransport uden hensyn til den overordnede kvantumskontrakt, indeholder udkastet enkelte undtagelser, jf. § 358, stk. 2, og § 361. § 358, *stk.* 2 regulerer den situation, at bortfragters pligt til at udføre en rejse falder bort efter, at skibet er nomineret. Hvis bortfragteren er erstatningsansvarlig for bortfaldet, kan befragteren kræve, at godset eller et tilsvarende kvantum nyt gods bliver befordret. Spørgsmålet om, hvornår en bortfragters pligt til at udføre en rejse falder bort, og om bortfragter er ansvarlig for bortfaldet, må afgøres efter de regler, der gælder for den enkelte rejse, jf. stk. 1.

Hvis bortfragters pligt til at udføre en rejse falder bort, uden at bortfragteren er erstatningspligtig for dette, bortfalder samtidig en del af bortfragters generelle transportforpligtelse efter kontrakten. Det gods, som var eller skulle have været taget med på denne rejse, må trækkes fra det totale kvantum, bortfragteren er forpligtet til at befordre. Sker bortfaldet, før godset er lastet, vil befragteren være henvist til eventuelt at sende godset med næste rejse under afskibningsprogrammet.

Stk. 3 giver regel om ret til at hæve af omtrent samme type som købelovens regler om køberens ret til at hæve for såvidt angår senere leveringer ved sælgerens misligholdelse ved en levering under en aftale om successive leveringer, jf. købelovens §§ 22 og 42. Giver bortfaldet af rejsen grund til at tro, at de senere rejser ikke vil blive udført uden væsentlig misligholdelse, kan befragteren hæve kvantumskontrakten for den resterende del. Spørgsmålet om befragteren kan hæve for den enkelte rejse efter, at skib er nomineret, beror på reglerne for den enkelte rejse, jf. stk. 1.

Til § 359. Forsinket underretning om afskibninger

Som et led i fastlæggelsen af de enkelte rejser, som skal udføres under kvantumskontrakten, er befragteren forpligtet til at udarbejde afskibningsprogram, jf. § 355, og give underretning om afskibninger, jf. § 356. § 359 regulerer forsinkelse fra befragterens side på disse punkter.

Efter *stk. 1, første punktum,* kan bortfragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist for melding om afskibning, hvis befragteren ikke har givet underretning om afskibning i tide, dvs. med rimelig frist for bortfragter til at skaffe skib til rejsen, jf. § 356. Hvis befragteren også overskrider tillægsfristen, kan bortfragteren vælge mellem at hæve kontrakten for denne rejse eller at nominere et skib for rejsen i overensstemmelse med afskibningsprogrammet, jf. *andet punktum.* Adgangen til at nominere et skib, giver ikke bortfragteren adgang til at kræve naturalopfyldelse, men giver bortfragteren adgang til at bringe reglerne for denne enkelte rejse til anvendelse. Nominering medfører derfor, at bortfragters pligt til at lade det nominerede skib gå til lastehavnen, ret til at hæve for den enkelte rejse på grund af forsinket levering af last, og krav på erstatning for bortfaldet beror på reglerne for den enkelte rejse, jf. § 358, stk. 1. Hvis det er klart for bortfragter, at befragter ikke vil levere gods til befordring, forpligtes bortfragter ikke til at lade det nominerede skib gå til lastehavnen, og befragter vil ikke være erstatningsansvarlig for bortfragters omkostninger ved at lade skibet gøre det, jf. det almindelige princip om, at parterne skal søge at begrænse deres tab.

Stk. 2 er en bestemmelse af samme type som § 358, stk. 3. Hvis befragterens forsinkelse med at give underretning om afskibning giver grund til at tro, at der vil opstå væsentlig forsinkelse ved underretninger om senere afskibninger, kan bortfragteren hæve kvantumskontrakten for den resterende del. Hævning for den resterende del forudsætter ikke, at befragteren har overskredet tillægsfristen efter stk. 1. Derimod beror retten til at hæve den aktuelle rejse på, at tillægsfristen er overskredet.

Befragteren er erstatningsansvarlig for det tab, forsinket underretning om afskibninger påfører bortfragter, jf. *stk. 3.* Ansvaret er objektivt med undtagelser for force majeure-situationer, jf. henvisningen til § 343, stk. 3.

Stk. 4 gælder forsinket udarbejdelse af afskibningsprogram, jf. § 355. Hvis befragteren ikke i tide meddeler bortfragteren afskibningsprogrammet, kan bortfragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist, jf. *første punktum.* Overskrides tillægsfristen, kan bortfragteren hæve aftalen for »den resterende del«, jf. *andet punktum.* Med »den resterende del« menes den del af aftalen, som skulle være dækket af afskibningsprogrammet og eventuelt senere afskibningsprogramer. Rejser, som resterer fra tidligere afskibningsprogrammer, er i denne forbindelse ikke en del af »den resterende del« af aftalen. Efter *tredie punktum* har befragteren samme erstat-

ningsansvar ved forsinket udarbejdelse af afskibningsprogram som ved forsinket underretninger om afskibninger.

Til § 360. Forsinket nominering af skib

Efter at befragteren har anmeldt afskibningen, forpligtiger bortfrager sig til at skaffe skib og give underretning om det, jf. § 357. § 360 regulerer virkningen af bortfragters forsinkelse på dette punkt.

Hvis bortfragteren ikke har givet underretning om skib i tide, kan befragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist, jf. *stk. 1, første punktum.* Overskrides fristen, kan befragteren hæve for den rejse, det drejer sig om, jf. *andet punktum.* Befragteren har ikke adgang til at nominere skib og derved bringe reglerne for den enkelte rejse til anvendelse. Befragterens adgang til at hæve for den enkelte rejse på grund af forsinket nominering må derfor reguleres som et spørgsmål knyttet direkte til kvantumskontrakten. Befragterens adgang til at hæve for den enkelte rejse på grund af omstændigheder, som indtræffer, efter at skib er nomineret, beror på reglerne for den enkelte rejse.

Stk. 2 er en regel af samme type som § 359, stk. 2. Befragteren kan hæve, hvis forsinkelsen med hensyn til nominering giver grund at tro, at der vil indtræffe væsentlig forsinkelse ved senere nomineringer.

Erstatningsreglen i *stk. 3* afspejler bortfragterens »generiske« transportforpligtelse under en kvantumskontrakt og skiller sig derfor væsentlig fra erstatningsbestemmelserne i f.eks. §§ 342 (rejsebefragtning) og 368 (tidsbefragtning). Bortfragteren er erstatningsansvarlig, hvis der ikke nomineres skib i tide, medmindre forsinkelsen skyldes hindringer udenfor bortfragters kontrol, som denne hverken kunne forventes at tage i betragtning på aftaletidspunktet eller at undgå eller overvinde følgerne af.

Til § 361. Forsinkelse med betaling af fragt m.v.

Ved kvantumskontrakter vil befragterens betalingsforpligtelser normalt være knyttet til de enkelte rejser. Ved misligholdelse af betalingen ved den enkelte rejse, gælder reglerne for den enkelte rejse. § 361 regulerer betalingsmisligholdets betydning for hele kontrakten og for andre rejser under kontrakten.

Efter *stk. 1, første punktum* kan bortfragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist, hvis befragteren ikke betaler fragt, overliggetidsgodtgørelse og andre krav efter kontrakten i rette tid. Hvis kravet ikke betales inden tillægsfristen, kan bortfragteren afbryde opfyldelsen af kontrakten, jf. *andet punktum.* De krav, der er tale om, har gennemgående ikke samme regelmæssighed for såvidt angår størrelse, forfaldstidspunkt og klarhed sammenlignet med tidsfragten under en tidsbefragtning. I modsætning til § 382, stk. 2, første punktum, er det derfor ikke tilstrækkeligt for at standse opfyldelsen, at underretning om misligholdelse er sendt. Tillægsfristen må desuden være udløbet, uden at befragteren har betalt. Af-

brydelse medfører, at de rejser, som skulle være udført i standsningsperioden, falder bort med den virkning, at det totale kvantum, befragteren kan kræve befordret under kontrakten, reduceres. I såfald kan erstatning kræves efter stk. 2. Efter 2. punktum kan bortfragteren, i stedet for at standse opfyldelsen, hæve kontrakten, hvis betalingsmisligholdelsen er væsentlig. En regel, som knytter adgangen til at hæve til en forsinkelse af en bestemt længde, passer ikke ved kvantumskontrakter, jf. ovenfor, cf. § 382, stk. 2, andet punktum.

Efter *stk. 2* er befragteren erstatningsansvarlig efter almindelige kontraktsregler for bortfragters tab som følge af betalingsmisligholdelse. Befragterens erstatningsansvar omfatter også tab som følge af standsning eller tab som følge af, at de resterende rejser falder bort efter hævning fra bortfragters side.

Befragterens pligt til at betale morarenter ved betalingsforsinkelse følger af lov om renter ved forsinket betaling, lovbekendtgørelse nr. 583 af 1. september 1986. Det er unødvendigt at påpege det i udkastet. I modsætning til tidsbefragtning er det ikke hensigtmæssigt at opstille et forfaldstidspunkt for morarenterne, cf. § 382, stk. 1.

Bortfragterens tilbageholdsret i lasten for krav, som knytter sig til rejsen, følger af reglerne for den enkelte rejse. *Stk. 3, første punktum,* udvider tilbageholdsretten til også at dække andre krav efter kontrakten, det vil i praksis sige krav, der knytter sig til tidligere rejser. Denne omfattende tilbageholdsret kan imidlertid ikke gøres gældende mod trediemand, som er i besiddelse af konnossement for lasten, medmindre kravet er ført på konnossementet, jf. *andet punktum* og § 316. Bortfragters ret til at holde lasten tilbage overfor konnossementsindehaver for krav, som knytter sig til den aktuelle rejse, beror på reglerne for den enkelte rejse.

Til § 362. Krigsfare

Betydningen af krig m.v. for den enkelte rejse efter, at skib er nomineret, reguleres af reglerne for den enkelte rejse, jf. § 358, stk. 1. § 362 regulerer betydningen af krig m.v. for kvantmmskontrakter som sådan. Hvis der opstår krig m.v., som er af væsentlig betydning for opfyldelsen af kontrakten, kan enhver af parterne hæve kontrakten, jf. *stk. 1.* Hævning efter § 362 medfører ikke erstatningspligt Ved vurderingen af om opfyldelsen bliver væsentligt berørt, må der blandt andet tages hensyn til, hvor stor del af kontraktsafviklingen, som rammes af krigsfaren, og hvilke muligheder, der foreligger for at undgå krigsfaren ved at forskyde rejsetidspunkter og rejseruter indenfor kontraktens ramme.

Stk. 2 svarer til § 385, stk. 4.

D. TIDSBEFRAGTNING

Medlemmer af det svenske og finske udvalg var oprindelig skeptiske over for tanken om at ændre og modernisere de gældende bestemmelser om *tids befragtning*, hovedsagelig begrundet i den ringe anvendelse, disse havde i rederierhvervet, der normalt anvender angelsaksisk ret. Under de nordiske drøftelser blev der dog fremført, at det for erhvervets fremtid kunne være af betydning at have nutidige regler at falde tilbage på (i søloven), når ansvaret m.v. skal fordeles mellem parterne i en tidsbefragtningsaftale.

Medens de hidtidige regler tog udgangspunkt i en funktionsopdeling mellem tidsbefragteren og tidsbortfragteren følger tidsbefragtningsbestemmelserne nu en tidsakse for forløbet af befragtningsperioden. I §§ 363-368 behandles leveringen af skibet, §§ 369-378 udførelsen af rejserne og §§ 379-385 tilbageleveringen af skibet.

Afgørelsen af, om en befragtningsaftale skal bedømmes i medfør af bestemmelserne om rejsebefragtning henholdsvis om tidsbefragtning må som hidtil bero på en vurdering af fragtberegningen, d.v.s. om fragten skal betales pr. rejse eller pr. tidsenhed. En konsekvens heraf er, at forsinkelsesrisikoen påhviler rejsebortfragteren, hvor fragten beregnes pr. rejse, hvorimod tidsbefragteren har forsinkelsesrisikoen, hvor fragten betales pr. tidsenhed.

De nordiske lande er ikke bundet af nogen international konvention, der omfatter specielle regler for tidsbefragtning, hvorfor man står frit med hensyn til udformningen af sådanne regler. Sølovskomiteerne har valgt at udforme generelle bestemmelser, der afspejler gældende nordisk og angelsaksisk retspraksis og certepartipraksis. I forslaget har man erstattet betegnelserne »bortfragter« og »befragter« med henholdsvis »tidsbortfragter« og »tidsbefragter« for at tydeliggøre og adskille anvendelsesområdet for disse bestemmelser, sammenholdt med andre bestemmelser i befragtningskapitlet.

Det bemærkes, at de generelle bestemmelser om befragtning i udkastets §§ 312-316 finder anvendelse og det følger specielt af § 313, at bestemmelserne kan fraviges ved aftale.

LEVERING AF SKIBET

Til § 363. Skibets tilstand og udrustning

Stk. 1. Det er fundet hensigtsmæssigt indledningsvis at udtrykke tidsbortfragterens hovedforpligtelse.

Stk. 2. Svarer til gældende sølovs § 138. Dog er det understreget, at det relevante tidspunkt for bedømmelsen af, om tidsbortfragteren har op-

fyldt sine forpligtelser, er *leveringen.* I afsnittet om udførelse af rejserne reguleres tidsbortfragterens forpligtelser nærmere for tiden efter leveringen.

Ordene »påbudte certifikater« er tilføjet, hvorved tænkes på almindelige lovpligtige certifikater, herunder forsikringscertifikater. Det bemærkes, at »skibets tilstand« antages at omfatte sødygtighed i vid forstand, d.v.s. at skibets sikkerhedsmæssige tilstand, herunder det tekniske og navigatoriske udstyr, proviantering og bemanding, er omfattet af tidsbortfragterens forpligtelser, jfr. bemærkningerne til § 262 i stykgodskapitlet.

Under udvalgsbehandlingen har det været overvejet at ændre tidsbortfragterens forpligtelser til at påse, at skibet opfyldte de krav, der måtte stilles i den »pågældende« fragtfart, det vil sige i netop den fart, parterne havde aftalt i certepartiet. Herved ville tidsbortfragteren have påtaget sig forpligtelserne i forbindelse med det evt. ekstraudstyr, der måtte blive en følge af, at skibet sejlede ud over almindelig fragtfart. Udvalgets medlemmer har imidlertid ikke kunnet anbefale at ændre retstilstanden på dette punkt, idet store problemer kunne påregnes at opstå, når aftalen f.eks. sluttes »World Wide for 12 måneder«. Der er imidlertid ingen tvivl om, at de krav, tidsbortfragteren skal sørge for er opfyldt vedrørende det enkelte certeparti, kan variere meget fra fart til fart.

Som bestemmelserne er formuleret, svarer den til den gældende funktionsfordeling ved tidsbefragtning, hvor tidsbortfragteren har den nautiske kontrol med skibet og tidsbefragteren den kommercielle.

Stk. 3. Bestemmelsen er ny, men svarer til gældende praksis.

Ordet »bunkers« anvendes i lovteksten fremfor »brændsel«, da »bunkers« nu i almindelighed bruges i forbindelse med skibsfart, jfr. f.eks. sølovens § 267, der stammer fra en lovændring fra 1974.

For bunkers betales den pris, som er gældende i nærmeste, anvendelige bunkershavn. Anvendelig bunkershavn er en havn, som skibet kan anløbe sikkert, og hvor det er sædvanligt at få leveret bunkers af aftalt eller egnet kvalitet. Uanset om skibet bunkrer i nærmeste, anvendelige bunkershavn, er det bunkersprisen i denne havn, der er afgørende. Prisen vil dog som regel fremgå af aftalen.

Til § 364. Besigtigelse

Stk. 1. Denne bestemmelse om besigtigelse er ny. Det er især almindeligt inden for tørlastfarten at anmode om sådanne besigtigelser. Besigtigelsen af skibet omfatter ud over selve skibet også den udrustning, som måtte være af betydning for den fart, skibet er sluttet for.

Stk. 2. Bestemmelsen fastslår blot den regel, at omkostningerne ved de i stk. 1 nævnte besigtigelser deles lige mellem parterne. Det bemærkes, at det er nettotabet, der skal fordeles mellem parterne. Finder besigtigelsen sted efter leveringen, fortsætter tidshyren således med at løbe, medens besigtigelsen foregår, i det omfang tidsbefragterens udnyttelse af skibet

ikke hindres. Uden tidstab for parterne er det alene omkostningerne ved besigtigelsen, der skal betales med halvdelen af hver.

Stk. 3. En sådan besigtigelse tjener som bevismiddel og kan hindre et senere omkostningskrævende retsopgør mellem parterne.

Til § 365. Levering af skib i søen

Bestemmelsen er ny.

Stk. 1. Ved levering i søen — der ofte anvendes i praksis — er det nødvendigt, af hensyn til tidsbefragteren, at der gives underretning om, at skibet er blevet leveret og om positionen. En sådan underretning skal gives uden unødig ophold.

Stk. 2. Når manglen er til stede ved leveringen, og den er af en sådan karakter, at tidsbefragteren kunne have afvist at acceptere levering (dog uden at kunne hæve), skal skibet, i den situation, hvor det leveres i søen, alligevel anses som leveret. Fragt skal dog ikke betales for den tid, der går tabt ved udbedring af manglerne. Er manglen væsentlig, reguleres hæveadgangen af § 367, 1. pkt.

Med »første havn« tænkes på første havn, hvor besigtigelse er praktisk gennemførlig.

Til § 366. Kancelleringstidspunktet. Forsinket levering

En tilsvarende bestemmelse findes for såvidt angår rejsebefragtning i § 338.

Stk. 1. Første punktum, svarer til gældende lovs § 146, stk. 2.

Det findes af betydning at anvende udtrykket »kancelleringstidspunkt« fremfor »kancelleringsdato« for ikke at give tidsbortfragteren op til et døgn at spille på.

Det bemærkes, at dersom blot én af de to betingelser er opfyldt: at skibet ifølge befragtningsaftalen skal være lasteklart på et bestemt tidspunkt, eller skibet er

blevet meldt lasteklart, og dette rent faktisk viser sig ikke at være tilfældet, udløses tidsbefragterens hævningsret.

Stk. 2. Bestemmelsen svarer til gældende § 146, stk. 3. Det bemærkes, at tidsbefragteren bevarer retten til at hæve, dersom tidsbortfragteren giver meddelelse om, at skibet vil blive yderligere forsinket af samme eller andre grunde, uanset at tidsbefragteren undlod at reagere i første omgang.

Udvalget har overvejet at forlænge det angivne tidspunkt med et tillæg af 24 timer som nyt kancelleringstidspunkt svarende til, hvad visse certepartier fastsætter, men er veget tilbage fra at foreslå denne regel anvendt generelt. Ønsker parterne således at forlænge fristen med 24 timer, må dette angives specielt i certepartiet.

Stk. 3. Svarer til § 146, stk. 1.

Sølovens § 146, stk. 1, er baseret på en subjektiv vurdering af formålet,

i overensstemmelse med forudsætningslæren, medens udkastets § 366, stk. 3, er søgt objektiviseret af retstekniske grunde for at gøre bestemmelsen lettere anvendelig i praksis.

Til § 367. Mangler ved skibet

Denne bestemmelse er ny.

Gældende kapitel 5 i søloven har en bestemmelse om følgerne af *forsinkelse* i forbindelse med levering af skibet, hvorimod man — hvis man skal følge købelovens systematik — f.eks. savner bestemmelser om følgerne af *mangler ved* det leverede og *vanhjemmeli* forbindelse med overtagelse af skibet. Søretlige tvister herom er hidtil blevet bedømt efter de almindelige obligationsretlige principper.

Formålet med indsættelsen af en mangelsbestemmelse i søloven er at fastslå gældende ret på området, således at søretspraktikere kan finde deklaratoriske bestemmelser herom samlet på ét sted. Udvalget har derimod vurderet det uden større direkte praktisk betydning at medtage en bestemmelse om vanhjemmel i søloven.

§ 367 svarer til købelovens § 42. Skibet må i langt de fleste tilfælde opfattes som en speciesydelse, og bestemmelsen dækker således de praktiske forekommende tilfælde.

Ligesom tilfældet er i medfør af købeloven, får tidsbefragteren adgang til at hæve aftalen — og dermed til at kræve eventuelt forudbetalt fragt tilbage — eller til at kræve forholdsmæssigt afslag i fragten, dersom skibet ved levering lider af en mangel. Ti dsbefragteren må godtgøre, at den påberåbte mangel er af betydning for hans anvendelse af skibet inden for den aftalte fart.

Lider skibet ved leveringen af en mangel, kan dette dog betyde, at tidsfragt ikke skal betales for den tid, der går tabt ved en eventuel udbedring af manglen, jfr. § 383.

Til § 368. Erstatningsansvar

Der er her ligeledes tale om en ny bestemmelse, hvorefter tidsbefragteren kan kræve erstatning for forsinkelse eller mangler ved leveringen, medmindre tidsbortfragteren kan bevise, at hverken han eller nogen han svarer for, har begået nogen fejl eller forsømmelse. Efter leveringen bestemmes tidsbortfragterens erstatningsansvar i medfør af § 375. § 368 pålægger tidsbortfragteren bevisbyrden for, at forsinkelsen eller manglen ikke skyldes ham selv eller nogen, han svarer for, og et strengt ansvar for tilsikrede egenskabers og udrustnings tilstedeværelse i overensstemmelse med almindelige formueretlige regler.

UDFØRELSEN AF REJSERNE

Til § 369. Tidsbefragterens dispositionsadgang

Stk. 1. Bestemmelsen svarer til gældende § 137. Tidsbortfragteren forpligter sig til i den tid, skibet står til rådighed for tidsbefragteren, at udføre de rejser, herunder rejser ved underbortfragtning, som tidsbefragteren i overensstemmelse med aftalen kræver.

Er der udstedt konnossement, gælder der særlige begrænsninger i tidsbefragterens dispositionsadgang, idet tidsbefragteren ikke kan disponere over skibet på en sådan måde, at tidsbortfragteren ifalder ansvar for kontraktsbrud over for konnossementsindehaveren. Som eksempel kan det nævnes, at tidsbefragteren ikke mod tidsbortfragterens ønske kan omdirigere skibet til at losse i en anden destinationshavn i strid med tidsbortfragterens forpligtelser i henhold til konnossementet.

Udtrykket »i befragtningsperioden« foretrækkes fremfor »certepartiperioden«, idet man herved også dækker den evt. overlap-periode, jfr. § 380, hvori tidsbefragteren har råderet over skibet.

Stk. 2. Svarer stort set til gældende sølovs § 142, første punktum, idet dog »fare« er blevet eksemplificeret som »krig eller krigslignende tilstand, is eller anden fare eller væsentlig ulempe«.

Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at skibet skal udføre en rejse, hvor det udsættes for fare som følge af krig m.v. eller is, kan tidsbortfragteren ikke nægte at udføre rejsen, medmindre forholdene har forandret sig væsentligt i forhold til, hvad han med rimelighed kunne regne med, da aftalen blev sluttet.

Ved overvejelserne over, om der foreligger en faresituation som følge af is eller krig m.v., som berettiger tidsbortfragteren til at nægte at udføre rejsen, kan der blandt andet tages hensyn til, om andre lignende skibe afstår fra at sejle i det pågældende område. Hvis besejlingen af en havn eller ruten hertil muliggøres ved tilstedeværelsen af isbryderassistance, vil tidsbortfragteren normalt ikke kunne nægte at udføre rejsen.

Stk. 3. Svarer til gældende sølovs § 142, andet punktum. Dog er det nu fremhævet, at tidsbortfragteren ikke kan afvise at medtage gods af let antændelig, brændbar, eller tærende karakter eller andet farligt gods i det omfang, godset leveres, befordres og udleveres i overensstemmelse med de krav eller anbefalinger, der stilles af myndighederne i det land, hvor skibet er registreret, eller hvor rederen har sit hovedforretningssted, og i de havne, som indgår i rejsen. Eksempelvis henvises til IMO-konventionen »SOLAS 74«, jfr. Skibstilsynets (Søfartsstyrelsens) Meddelelser »B«, Forskrifter for skibes bygning og udstyr, Konventionsskibe, Kapitel VII.

Bestemmelsens sidste sætning er ny i forhold til gældende ret. Herved afspejles certepartipraksis. Herefter vil enhver transport af levende dyr kræve en særskilt aftale.

Til § 370. Underretningspligt

Bestemmelsen er ny og fastslår en pligt til for tidsbortfragteren at underrette tidsbefragteren om alle væsentlige forhold vedrørende skibet og dets rejse som er af betydning for tidsbefragteren. Her tænkes på forventet eller indtruffet forsinkelse, bunkers, skibet eller dets tilstand, f.eks. skader forårsaget af stevedorer eller andre uregelmæssigheder.

Tidsbefragteren har ligeledes pligt til i rimeligt omfang at holde tidsbortfragteren underrettet om sine beslutninger og planer vedrørende skibets operationer, herunder navnlig skibets forventede operationsprogram, blandt andet planlagte værftsophold.

Til § 371. Bunkers

Første punktum. Svarer til gældende lov § 138, andet punktum.

Andet punktum. Bestemmelsen er ny, men svarer til gældende obligationsretlig praksis, idet aftalte tekniske specifikationer i praksis normalt vil blive anset som tilsikrede egenskaber. Heraf følger, at i de tilfælde, hvor parterne i certepartiet har aftalt tekniske specifikationer vedrørende den leverede bunkers, ifalder tidsbefragteren et garantiansvar. Ansvaret indebærer, at tidsbortfragteren efter almindelige erstatningsretlige principper kan kræve erstatning, f.eks. for den skade, den leverede bunkers måtte have forårsaget på skibets maskiner.

Udenlandsk praksis er streng mod tidsbefragteren på dette punkt, for i praksis vil tidsbefragteren vide, på hvilke steder og hos hvilke leverandører han kan få egnet bunkers og bør indrette sig herefter.

Har parterne derimod ikke aftalt tekniske specifikationer af bunkers i certepartiet eller på anden vis, gælder dansk rets almindelige ansvarsregler, ligesom der for kvantitative mangler vil gælde et culpaansvar.

Det bemærkes, at skibets hjælpemaskiner må antages at indgå i begrebet »maskiner«. Der er ikke med lovtekstens formulering taget stilling til hvorvidt tidsbortfragter eller tidsbefragter afholder udgifter forbundet med »domestic consumption« (besætningens vand- og varmeforbrug) af bunkers og lignende.

Til § 372. Lastning og losning m.v.

Et af de karakteristiske kendetegn for tidsbefragtning er delingen mellem tidsbortfragteren og tidsbefragteren af ansvaret for den samlede aftales gennemførelse.

I overensstemmelse hermed foreskrives det, at tidsbefragteren skal sørge for modtagelse, lastning, stuvning, trimning, sikring, losning og udlevering af lasten, uden at han hertil kan kræve anden medvirken af skibsfører og mandskab end den, der er sædvanlig i den pågældende fart. Kræver tidsbefragteren herved, at der skal arbejdes på overtid, eller påløber andre særlige udgifter, må han refundere skibet overtidshyre.

Tidsbefragteren har altså normalt hele ansvaret for lastning og stuv-

ning, så langt disse arbejder ikke berører skibets sødygtighed, for hvilken tidsbortfragteren har ansvaret.

Stk. 1. Svarer til gældende lovs § 139, stk. 1, første punktum. Der er nu i lovteksten medtaget en bestemmelse om, at tidsbefragteren skal følge tidsbortfragterens, nerunder skibsførerens, instrukser om la..ens fordeling i det omfang, hensyn til skibets sikkerhed og stabilitet tilsiger det.

Stk. 2. Bestemmelsen svarer til § 139, stk. 1, andet og tredje punktum. Bestemmelsen angår skibsførers og mandskabets medvirken til lastning, stuvning og losning m.v., men f.eks. ikke medvirken i forbindelse med skibets navigation.

Ordet »hertil« henviser til hele stk. 1.

Stk. 3. Ved udtrykket »tab« forstås ikke alene fysisk skade, men også følgerne af forsinkelse. Bestemmelsen udvider regresretten i medfør af gældende lovs § 139, stk. 2. For det første giver den nu ikke blot regresmulighed i forbindelse med skade på eller forsinkelse af gods, men også for skade på personer og trediemands ejendom, idet der også i disse tilfælde er behov for en regresregel. For det andet omfatter regresmuligheden nu også ansvar i forbindelse med udlevering af lasten. Undtaget fra reglen er skade m.v., der skyldes medvirken fra mandskabets side. Herunder falder ikke blot »sædvanlig« medvirken, jfr. § 139, men al skade, der følger af medvirken fra mandskabets side er undtaget, således at undtagelsen udvides i forhold til gældende ret.

Til § 373. Konnossement

Stk. 1. Svarer til gældende lovs § 141. Formuleringen af 2. sætning gengiver synspunktet, at tidsbefragteren, hvis han pådrager tidsbortfragteren forøget ansvar eller forpligtelser som følge af, at konnossementet indeholder vilkår, der afviger fra befragtningsaftalen, skal holde tidsbortfragteren skadesløs, herunder også i relation til skade på ladning. Denne betragtning gælder også, dersom konnossementer, efter bemyndigelse fra tidsbortfragteren, er udstedt af tidsbefragteren, eller på dennes vegne. I den situation, hvor tidsbortfragteren begår en fejl ved udstedelsen af konnossementet, er der derimod ikke regres fra tidsbefragteren mod tidsbortfragteren i medfør af denne bestemmelse.

Stk. 2. Er en ny bestemmelse. Såfremt konnossement er udstedt, vil der påhvile tidsbortfragteren et selvstændigt ansvar over for konnossementsindehaveren. Tidsbortfragterens pligt til at følge tidsbefragterens anmodning om at udlevere godset kan i almindelighed kun afgøres efter en konkret vurdering af, hvad der er sædvane i den pågældende fart.

Tidsbortfragteren vil også kunne kræve sikkerhed stillet af tidsbefragteren i den situation, at han uden at det vil stride mod redelighed og god tro, udleverer godset til en ikke-legitimeret modtager.

Eksempelvis kan sikkerhedsstillelsen følge de vilkår, som er anbefalet af The International Group of P & I Clubs.

Til § 374. Ladningsskader. Forsinket udlevering

Bestemmelserne i denne paragraf er nye på tidsbefragtningens område og regulerer tidsbortfragterens ansvar for skade som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket.

Stk. 1 regulerer ansvaret i de tilfælde, hvor tidsbefragteren tillige er ladningsejer. Ved overvejelsen af ansvarsgrundlaget er det anset for naturligt at vælge samme ansvarsprincipper som ved rejsebefragtning. Reglen stemmer principielt overens med den tilsvarende regel i § 338. Ligesom i denne bestemmelse angives det, at stykgodsreglernes ansvarssystem direkte vil blive anvendt.

I *stk. 2* medtages der ansvarsregler i tilfælde af, at ladningsejeren ikke er tidsbefragter. Baggrunden for bestemmelserne er, at indchartring af tonnage bliver mere og mere almindeligt. Der er derfor et behov for klare ensartede regler. Ladningsej eren må i første omgang holde sig til tidsbefragteren som sin medkontrahent, medmindre tidsbortfragteren har påtaget sig en særskilt ansvar ved udfærdigelse af konnossement. Ellers bliver tidsbortfragteren kun ansvarlig, hvis ladningsej eren ifølge almindelige erstatningsretlige principper kan påvise, at tidsbortfragteren eller nogle af hans ansatte har forårsaget skaden på godset ved culpøs adfærd.

I tidscertepartier fordeles transportansvaret for godset mellem tidsbortfragteren og tidsbefragteren på mange måder. Som deklaratorisk regel foreslåes dog, at ladningsej eren kan kræve erstatning af tidsbortfragteren i overensstemmelse med bestemmelsen i stk. 1. Tidsbortfragterens ansvar bliver dog præceptivt, hvis han har udfærdiget konnnossement, og en anden ladningsejer end tidsbefragteren er i besiddelse af dette og kan påberåbe sig reglen i § 316.

Det ansvar for ladningsskader, som således lægges på tidsbortfragteren uden at konnossement udfærdiges, kan ikke føres videre på tidsbefragteren gennem et regreskrav mod denne, medmindre der, som det fremgår af § 373, er regres, eller medmindre det fremgår af parternes aftale, at ansvaret skal fordeles på anden måde.

Til § 375. Forsinkelse og andet kontraktsbrud på tidsbefragterens side

Stk. 1. Bestemmelsen er ny. Herved indføres en generel hæveadgang for tidsbefragteren med udgangspunkt i forudsætningslæren i anledning af tidsbortfragterens kontraktsbrud under certepartiperioden. Ideen med formuleringen i stk. 1 er at gøre det klart, at kun i de tilfælde, hvor formålet med aftalen bliver væsentligt forfejlet ved tidsbortfragterens kontraktsbrud, gives der tidsbefragteren hæveadgang.

Stk. 2. En lignende bestemmelse findes i den gældende sølovs § 147. Den omhandler tidsbefragterens ret til erstatning ved »skibets misligholdelse« på baggrund af fejl og forsømmelse begået af tidsbortfragteren eller nogen, han svarer for efter at leveringen af skibet har fundet sted. §

368 regulerer spørgsmålet om erstatning for tab som følge af forsinkelse eller mangler ved leveringen og denne bestemmelse pålægger tidsbortfragteren bevisbyrden for at der ikke foreligger fejl, mens bevisbyrden efter § 375 påhviler befragteren.

Erstatningen må gøres op som det tab, tidsbefragteren har lidt ved ikke at kunne anvende skibet som forudsat.

Til § 376. Skade på skibet

Stk. 1. Er identisk med gældende lovs § 149, jfr. endvidere § 340 i rejsebortfragtningskapitlet.

Stk. 2. Ny bestemmelse, hvorefter tidsbortfragteren har krav på erstatning, dersom tidsbefragteren beordrer skibet til en usikker havn, medmindre tidsbefragteren godtgør, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for.

Der er med andre ord ikke tale om, at tidsbefragteren skal opfattes som objektivt ansvarlig for tab som følge af skade på skibet, fordi han beordrer skibet til usikker havn, men han bærer bevisbyrden for, at der ikke foreligger fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for.

En usikker havn er en havn, som det skib, kontrakten angår, ikke kan anløbe, benytte og afsejle fra uden at blive udsat for fare. Som eksempler på, at en havn kan anses for usikker, kan nævnes: fare for opbringelse eller fare for besætningen på grund af særlige forhold i landet, hindringer, der forårsager meget væsentlig forsinkelse, specielle vejrforhold for havnen, den specielle kaj skibet ligger ved, havnens bundforhold eller mangel på kompetente lodser og slæbebåde.

Dersom tidsbortfragteren indså eller burde indse, at havnen var usikker eller dersom faren kunne undgås ved udøvelse af almindelige agtpågivenhed får en sådan »egen skyld« den betydning, at tidsbortfragteren ikke kan gøre ansvar gældende for usikker havn over for tidsbefragteren.

Til § 377. Fælleshavari, bjærgning

Stk. 1. Bestemmelsen svarer til § 150, stk. 2, i gældende sølov og gengiver praksis, hvorefter tidsbefragteren, som indkasserer rejsefragten, bidrager til fælleshavariet med denne i det omfang, rejsefragten er i risiko. Omvendt indkasserer tidsbefragteren den erstatning, der fremgår af fælleshavariopgørelsen for udgifter, han har haft i forbindelse med havariet.

Stk. 2. Bestemmelsen er ny. Bjærgning af skib eller ejendom kræver normalt ikke samtykke fra tidsbefragteren, medmindre en deviation for at bjærge vil virke urimeligt over for ham. To trediedele af nettobjærgelønnen tilfalder tidsbortfragteren, hvor parterne tidligere delte nettobjærgelønnen. Skibet er off hire, jfr. § 383, stk. 2, medens bjærgningsaktionen pågår. Enhver har derimod som udgangspunkt pligt til at deltage i redningsaktioner til søs, hvis menneskeliv står på spil.

Til § 378. Udgifter ved rejserne

Bestemmelsen svarer til gældende lovs § 140.

Er det i aftalen bestemt, at skibet skal udføre bestemte rejser, skal tidsbortfragteren afholde de dertil knyttede ekstraudgifter, medmindre han ikke med rimelighed kunne påregne, at sådanne ekstraudgifter ville påløbe, jfr. bemærkningerne til § 363, stk. 2.

TILBAGELEVERING AF SKIBET

Til § 379. Tilbagelevering. Besigtigelse

Bestemmelsen er ny. Teknisk regel, der angiver at regler, svarende til de, der gælder ved leveringen af skibet, tillige finder anvendelse ved tilbageleveringen. Det er navnlig i småskibsfarten almindeligt at aftale et bestemt tidspunkt for tilbagelevering af skibet, hvorimod der for større skibe oftest aftales et tidsrum af op til flere måneders varighed. Dersom der er mangler ved skibet ved tilbageleveringen, som tidsbefragteren skal udbedre, skal der betales tidshyre for den forsinkelse, der forårsages.

Til § 380. Overskridelse af befragtningsperioden

Stk. 1. Bestemmelsen er ny, for så vidt angår den situation, at et tidsinterval for tilbagelevering er aftalt, f.eks. »inden for 13 — 14 måneder«. I den situation er tidsbortfragteren ikke pligtig at lade skibet tiltræde en ny rejse, der indebærer overskridelser ud over 14 måneder. I øvrigt svarer bestemmelsen til gældende sølovs § 143, hvorefter tidsbortfragteren er pligtig at lade skibet tiltræde en ny rejse, selv om den vil medføre en overskridelse af den aftalte tid. Om overskridelsen må anses for rimelig, afhænger f.eks. af den fart, hvori skibet er beskæftiget, periodens længde, tidspunktet af året og andre forhold i relation til skibet og aftalen.

Stk. 2. Ny bestemmelse, der gengiver praksis, hvorefter gængs tidsfragt (hvorved forstås almindelig markedsrate), dog mindst den aftalte tidsfragt, betales for hele den tid, der forløbet for overskridelse, der ikke er rimelig, samt for enhver overskridelse ud over et aftalt tidsinterval for tilbagelevering. Hertil kommer eventuel erstatning for det tab, den forsinkede tilbagelevering medfører.

TIDSFRAGT

Til § 381. Betaling af tidsfragt

Stk. 1. Svarer til bestemmelsen i gældende lovs § 144, stk. 1, dog er en 30-dages regel foretrukket fremfor den almindelige månedsregel, der kan give anledning til fortolkningstvivl.

Stk. 2. Er en ny bestemmelse. For at undgå tvister om det berettigede i modregning i tidsfragt foreslås det, at sådan modregning ikke kan finde

sted, såfremt tidsbortfragteren stiller sikkerhed for kravet. Sikkerhed kræves dog ikke stillet for større beløb, end han modtager.

Til § 382. Forsinket betaling af tidsfragt

Stk. 1. Ny bestemmelse, hvorefter morarenter skal betales fra forfaldstidspunktet, dersom tidsfragt ikke betales i rette tid. Derved finder rentelovens regler anvendelse. Morarenterne skal erlægges senest ved betaling af næste tidsfragt. Forsinkelse med betaling af morarenter vil have retsvirkninger som forsinket betaling af tidsfragten.

Stk. 2. Ny bestemmelse, hvorefter der i lighed med bestemmelsen i den nye pantebrevsformular indføres en »period of grace«, d.v.s. at tidsbortfragteren har pligt til på adækvat, hurtig måde — f.eks. efter sædvane ved telex — at underrette tidsbefragteren om, at forfalden tidsfragt ikke er modtaget. Fra underretningens afsendelse har tidsbefragteren maksimalt 72 timer til at betale tidsfragten. Er tidsfragten ikke modtaget inden denne frists udløb, kan tidsbortfragteren hæve aftalen og kræve erstatning incl. renter for de tab, han har lidt som følge af forsinkelsen. De almindelige regler om anticiperet misligholdelse kan dog indebære, at aftalen kan hæves allerede på et tidligere tidspunkt, hvilket indebærer, at tidsbortfragteren kan undlade at fortsætte med sine forpligtelser, dersom han har vished for, at tidsbefragteren ikke kan betale fragt. (Jfr. i øvrigt gældende sølovs § 148).

Stk. 3. Bestemmelsen er udformet på grundlag af købelovens § 24. Da der imidlertid er tale om en fortløbende forpligtelse, vil hindringer som tidsbefragteren ikke kunne forudse ved aftalens indgåelse og som ligger uden for hans rækkevidde, dog få betydning, dersom de har foreligget i længere tid forud for tidspunktet for betaling af tidsfragt.

Stk. 4. Betaler tidsbefragteren ikke forfalden tidsfragt, kan tidsbortfragteren kræve, at tidsbefragteren til ham overdrager krav på skyldig rejsefragt og anden fragt, som tidsbefragteren måtte have krav på i anledning af frembortfragtning af skibet. Dette svarer til de gældende tidscertepartier. Tidsbortfragterens indtræden i tidsbefragterens krav kræver notifikation over for debitor i henhold til gældende regler. Det er en forudsætning, at fragten endnu ikke er betalt, hvorfor kravet især vil kunne udøves for fragt betalbar i destinationshavnen. De nærmere regler om kravets fremsættelse i forhold til tidsbefragteren afgøres ud fra de konkrete forhold og almindelige obligationsretlige regler.

Til § 383. Bortfald af tidsfragt

Stk. 1. Svarer til gældende lovs § 144, stk. 2, idet dog bjærgning er tilføjet som eksempel på en off-hire-situation. Ved »bjærgning« forstås ligesom i § 377 bjærgning af skib eller ejendom. Der tænkes i dette stykke på tilfælde, hvor skibet udfører bjærgning. I tilfælde, hvor skibet bjærges, og hvor dette sker for at udbedre en skade, som tidsbefragteren ikke er an-

svarlig for, gælder de samme regler om off-hire. Det bemærkes, at skibet kun skal betragtes som værende off-hire, og tidsfragt ikke betales for det nettotidsrum, der går tabt for tidsbefragteren. Det betyder f.eks., at dersom én af lugerne ikke kan benyttes ved losning, trækkes der forholdsmæssigt fra i tidsfragten. Repareres skibet samtidig med, at det losses, men uden at dette har indflydelse på den tid, der anvendes til losning, betales fuld tidsfragt.

Bestemmelsen sigter ikke på det tidstab, der måtte følge af vedligeholdelse af de installationer på skibet, som tidsbefragteren specielt har ladet installere (f.eks. særligt teknisk udstyr).

Et eksempel på, at skibet vil være off-hire på grund af tidsbortfragterens forhold, er en deviation for at landsætte et sygt besætningsmedlem.

OPHØR M.V.

Til § 384. Tab af skibet m.v.

Stk. 1. Bestemmelsen er ny. Skibe der i medfør af parternes kontrakt må opfattes som en genusydelse (f.eks. ét skib ud af en serie) er ikke omfattet af bestemmelsen. Der tilsigtes ikke ned bestemmelsen nogen videregående adgang til at erklære et skib uistandsætteligt, end hvad der i øvrigt følger af andre bestemmelser i søloven, der anvender dette udtryk, f.eks. § 130.

Stk. 2. Bestemmelsen er udformet under hensyntagen til almindelig certepartipraksis, jfr. tidligere sølovens § 145.

Til § 385. Krig m.v.

Bestemmelsen er ny.

Stk.1. I tilfælde af krig eller krigslignende situationer er det almindelig praksis at tidsbortfragteren kan give ordre til, at skibet skal forlade det truede område. Tilsvarende må imidlertid antages også at gælde andre truende situationer for skib og/eller besætning f.eks. isforhold.

Med hensyn til præmie for skibets krigsforsikring m.v. henvises til § 378.

Stk. 2. Bestemmelsen, der er ny og svarer til tilsvarende bestemmelse i rejsebefragtningskapitlet (§ 349), er en generel regel som følge af krig m.v. I § 369, stk. 2, reguleres tidsbortfragterens ret til i en konkret krigs- eller lignende faresituation at nægte at udføre en rejse.

Af bestemmelsen kan udledes, at f.eks. ekstraudgifter til krigsforsikring eller istillæg vedrørende en *konkret* rejse ligesom faretillægget til besætningen i samme anledning, påhviler tidsbefragteren.

Ved forståelsen af, hvad der må opfattes som »af væsentlig betydning«, jfr. *stk. 3* kan der ud over selve risikoforøgelsen blandt andre momenter lægges vægt på, om der er tale om et langsigtet certeparti og på hvilke

ekstra installationer en af parterne har investeret i med henblik på netop dette certeparti, d.v.s. økonomiske betragtninger kan indgå som et element i »væsentlig«.

Hæves aftalen uden ugrundet ophold med henvisning til en situation, som de i stk. 1 omhandlede, er ingen af parterne erstatningspligtig over for den anden.

VI

Ny struktur af søloven

Oversigt

Den gældende sølovs kapitel 5, der idag består af §§ 71-169, hvilket svarer til 99 paragraffer, vil blive afløst af 2 nye kapitler, nemlig kapitlerne 13 og 14,jf. nedenfor, hvis udvalgets udkast bliver gennemført. I de nye kapitler 13 og 14 er der behov for 136 paragraffer, hvorfor det ikke er muligt at indpasse dem i den gældende sølovs struktur.
Fra de øvrige nordiske landes side har man været meget interesseret i at indføre et såkaldt decimalsystem, istedet for sølovens nuværende fortløbende paragrafsystem. Dette har man fra dansk side været imod efter aftale med Justitsministeriet. I forbindelse med revisionen af den nuværende sølovs 5. kapitel har udvalget derfor som kompromis overvejet, hvorledes en ny struktur af søloven kan se ud. Et forslag til en sådan ny struktur er gengivet nedenfor.

Del I	Fartøj	1.Kap.	Skib
		2. Kap.	Skibsregister*)
		3. Kap.	Skibsfortegnelse*)
		4. Kap.	Søpant
		5. Kap.	Arrest i skib
Del II	Rederi	6. Kap.	Reder og partrederi
		7. Kap.	Skibsføreren
Del III	Ansvar	8. Kap.	Almindelige bestemmelser
		9. Kap.	Sammenstød
		10. Kap.	Ansvarsbegrænsning
		11. Kap.	Olieansvar
		12. Kap.	Begrænsningsfonde
Del IV	Aftaler	13. Kap.	Stykgodstransport
		14. Kap.	Befragtning af skib
		15. Kap.	Passagertransport
Del V	Søulykker	16. Kap.	Bjærgning
		17. Kap.	Fælleshavari
		18. Kap.	Søforklaring
Del VI	Afsluttende bestemmelser	19. Kap.	Forældelse
		20. Kap.	Straffebestemmelser
		21. Kap.	Trækningrettigheder
		22. Kap.	Lovens område
		23. Kap.	Ikrafttræden

*) Det bemærkes, at reglerne om skibsregister og skibsfortegnelse ikke fremgår af den gældende sølov. Dette vil heller ikke være tilfældet i den nye sølov.

Sølovsudvalget har ved revisionen af sølovens 5. kapitel fulgt ovenfor anførte udkast til struktur. Det hidtidige 5. kapitel er altså nu delt op i 2 kapitler; 13. kapitel om stykgodstransport og 14. kapitel om befragtning af skib.
13. og 14. kapitel er herefter struktureret på følgende måde:

13. Kapitel	Stykgodstransport	§§251-311
Indledende bestemmelser		§§ 251-254
Levering af gods		§§ 255-261
Transporten		§§ 262-267
Udlevering af godset		§§ 268-273
Transportørens erstatningsansvar		§§ 274-289
Afsenderens erstatningansvar		§§ 290-291
Konnossement og andre transportdokumenter		§§ 292-309
Tvistbilæggelse		§§310-311
14. Kapitel	Befragtning af skib	§§ 312-385
A. Generelle bestemmelser		§§ 312-316
B. Rejsebefragtning		§§317-352
Indledende bestemmelser		§§ 317-320
Lastetid		§§321-326
Lastning		§§ 327-329
Rejsen		§§ 330-333
Losning og udlevering af godset m.v.		§§ 334-338
Kontraktsbrud og hindringer på rejse- bortfragterens side		§§ 339-342
Kontraktsbrud og hindringer på rejse- betragterens side		§§ 343-348
Bortfald af befragtningsaftalen		§§ 349-352
C. Kvantumskontrakter		§§353-362
D. Tidsbefragtning		§§ 363-385
Levering af skibet		§§ 363-368
Udførelsen af rejserne		§§ 369-378
Tilbagelevering af skibet		§§ 379-380
Tidsfragt		§§381-383
Ophør m.v.		§§ 384-385

Bilag

BILAG A

International konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer af 1924 med de ved tillægsprotokollen af 1968 vedtagne ændringer (» Haag-Visby-reglerne «)

Article 1

Dans la présente Conventions les mots suivants sont employes dans le sens precis indiqué cidessous:

a) « Transporteur » comprend le propiétaire du navire ou l'affréteur, partie å un contrat de transport avec un chargeur.

b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constate par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie å partir du moment où ce titre regit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de na-

Article 1

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;

b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;

c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind

Artikel 1.

I denne konvention anvendes følgende ord nøjagtig i den betydning, der angives nedenfor.

a. »Bortfragter« omfatter den reder eller befragter af et skib, der er part i en fragtaftale med en aflader.

b. »Fragtaftale« anvendes alene om en fragtaftale, der indeholdes i et konnossement eller lignende adkomstdokument angående befordring af gods over søen. Det anvendes ligeledes om et konnossement eller lignende dokument, der er udstedt i henhold til et certeparti, fra det øjeblik at regne, da dette dokument bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og konnossementsindehaveren.

c. »Gods« indbefatter gods, genstande, varer og artikler af enhver art med

ture quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) « Navire » signifie tout bâtiment employe pour le transport des marchandises en mer.

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 2

Sous reserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il béneficiera des droits et exonerations ci-dessous énonces.

Article 3

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

a) Mettre le navire en état de navigabilité;

b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;

d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea;

e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care, and discharge of such goods shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

a) Make the ship seaworthy;

b) Properly man, equip and supply the ship;

undtagelse af levende dyr og af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.

d. »Skib« betegner ethvert fartøj, der anvendes til befordring af gods over søen.

e. »Befordring af gods« dækker den tid, der forløber fra indlastningen af godset i og til dets udlosning fra skibet.

Artikel 2.

Med forbehold af bestemmelserne i art. 6 skal bortfragteren i alle aftaler om befordring af gods over søen med hensyn til lastningen, behandlinge, stuvningen, befordringen, bevaringen, omsorgen for godset og losningen være underkastet det ansvar og de forpligtelser og nyde de rettigheder og ansvarsfritagelser, der angives nedenfor.

Artikel 3.

1. Bortfragteren er forpligtet til før og ved rejsens begyndelse at anvende tilbørlig omhu for:

a. at sætte skibet i sødygtig stand,

b. at bemande, udruste og proviantere skibet tilbørligt,

c) Appropier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de farcon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir rercu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses:

a) Les marques pricipales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvuque ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre farcon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

a) The leading marks necescary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

c. at sætte lasterum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet hvor gods lastes, i god og behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

2. Med forbehold af bestemmelserne i art. 4 skal bortfragteren anvende tilbørlig omhu med hensyn til lastningen, behandlingen, stuvningen, befordringen, bevaringen, omsorgen for godset og losningen.

3. Efter at have modtaget godset i sin varetægt skal bortfragteren eller hans skibsfører eller agent på afladerens forlangende til denne udstede et konnossement, der blandt andet skal indeholde:

a. de vigtigste mærker, der er nødvendige for at identificere godset, således som de skriftlig opgives af afladeren før lastningen af dette gods begynder, forudsat at disse mærker er stemplet eller på anden måde tydelig anbragt på godset eller på de kasser eller den indpakning, hvori det indeholdes, og på en sådan måde at mærkerne under almindelige omstændigheder vil vedblive at være læselige til rejsens slutning.

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de sourconner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement rercues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, a), b) et c).

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsquele connaissement a été transféré a un tiers porteur de bonne foi.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ilssont fournis par lui, et

b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper,

c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with § 3, a), b) and c).

However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper skal indemnify the

b. enten antallet af kolli eller stykketal eller mængden eller vægten, efter omstændighederne, således som afladeren skriftlig har opgivet,

c. Godsets synlige tilstand.

Ingen bortfragter, skibsfører eller agent for bortfragteren skal dog være forpligtet til i konnossementet at angive eller optage mærker, tal, mængde eller vægt, som han har rimelig grund til at tro ikke nøjagtig svarer til det gods, han virkelig har modtaget, eller som han ikke har haft rimelige midler til at kontrollere.

4. Et sådant konnossement gælder, i mangel af modbevis, som bevis for, at bortfragteren har modtaget godset, således som det dér er beskrevet overensstemmende med punkt 3 a, b og c.

Dog er modbevis ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en tredjemand, som var i god tro.

5. Afladeren skal anses at have garanteret bortfragteren, at de af ham opgivne mærker, tal, mængder eller vægt er rigtige på indlastningstiden, og afladeren skal erstatte bortfragteren alle tab, skader og udgifter,

lechargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune farcon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

carrier against all loss, damage, and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

som hidrører fra eller følger af urigtigheder i disse henseender. Bortfragterens ret til sådan erstatning indskrænker ikke på nogen måde hans ansvar og forpligtelser ifølge fragtaftalen overfor andre end afladeren.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au conniassement.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

6. Hvis ikke underretning om tab eller beskadigelse og om tabets eller skadens almindelige natur er givet skriftlig til bortfragteren eller hans agent i lossehavnen, før eller samtidig med at godset ved afhentningen overgår i den persons varetægt, der ifølge fragtaftalen har ret til at kræve det udleveret gælder afhentningen, indtil modbevis føres, som bevis for, at godset er blevet udleveret af bortfragteren, således som det er beskrevet i konnossementet.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

Hvis tabet eller skaden ikke er synlig, må underretningen være givet inden tre dage efter udleveringen.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la reception.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Skriftlig underretning er ikke nødvendig, hvis godsets tilstand er bragt på det rene ved modtagelsen i begge parters nærvær.

Sous réserve des dispositions du § 6bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, a moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date a laquelle elles eussent du étre délivrées. Se délai peut toutefois étre prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement a l'événement qui a donné lieu a l'action.

En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

6bis. Les actions récursoires pourront être exercées même aprés l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur a trois mois a partir du jour ou la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a ellemême rercu signification de l'assignation.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivre-

Subject to § 6bis, the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6bis. An action for idemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for idemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier,

Med forbehold af bestemmelserne i art. 6 skal bortfragteren i alle aftaler om befordring af gods over søen med hensyn til lastningen, behandlinge, stuvningen, befordringen, bevaringen, omsorgen for godset og losningen være underkastet det ansvar og de forpligtelser og nyde de rettigheder og ansvarsfritagelser, der angives nedenfor.

Når tab eller skade er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfragteren og modtageren gensidig give hinanden rimelig adgang til at undersøge godset og kontrollere antallet af kolli.

6bis. En regressag imod en tredje person kan anlægges også efter udløbet af den i foregående paragraf nævnte et-års frist hvis det sker inden for den frist, som gælder ifølge domstolslandets ret. Dog må fristen ikke være mindre end 3 måneder beregnet fra det tidspunkt, da sagsøgeren har betalt kravet imod ham selv eller har fået forkyndt stævning i sag imod ham selv.

7. Når godset er indlastet, skal det konnossement, som bortfragteren, skibsfø-

ra le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant rercu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué » Le transporteur, le capitaine ou l'argent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé : Embarqué ».

8. Toute clause, convention au accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou attênuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une

master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have proviously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in § 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shiped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for

loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in fa-

reren eller bortfragterens agent udsteder til afladeren, hvis denne forlanger det, være et konnossement med betegnelsen »indlastet«, forudsat at afladeren, hvis han tidligere har modtaget noget adkomstdokument på godset, leverer dette dokument tilbage mod at få »indlastnings-konnossement«. Bortfragteren, skibsføreren eller agenten har også ret til i lastehavnen at give det først udfærdigede dokument påtegning om navnet på det eller de skibe, som godset er blevet indlastet i, og dagen eller dagene for indlastningen, og når dokumentet er således påtegnet og indeholder de i art. 3, punkt 3, nævnte oplysninger, betragtes det i forhold til denne artikel som et »indlastningskonnossement«.

8. Enhver kalusul, vedtagelse eller overenskomst i en fragtaftale, der fritager bortfragteren eller skibet for ansvar for tab af eller skade på godset, hidrørende fra forsømmelse, fejl eller mangelfuld opfyldelse af pligter ifølge denne artikel, eller som indskrænker dette ansvar på anden måde, end denne konvention foreskriver, er ugyldig og uden virkning. En klausul om overdragelse af forsikringserstatning til bortfragteren

clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considerérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou a assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire ou des marchandises sont chargêes de farcon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

vour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped, and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of § 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of prowing the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

og enhver lignende klausul skal anses som en klausul om fritagelse for bortfragterens ansvar.

Artikel 4.

1. Hverken bortfragteren eller skibet er ansvarlige for tab eller skade, der hidrører fra eller forårsages af usødygtighed, medmindre denne skyldes mangel på tilbørlig omhu fra bortfragterens side med hensyn til at sætte skibet i sødygtig stand eller at sikre skibet tilbørlig bemanding, udrustning eller proviantering eller at bringe lasterum, køle- og fryserum eller andre dele af skibet, hvor gods lastes, i god og behørig stand til modtagelsen, befordringen og bevaringen af godset, alt overensstemmende med forskrifterne i art. 3, punkt 1. I ethvert tilfælde, hvor tab eller skade måtte være en følge af usødygtighed, falder bevisbyrden forsåvidt angår udøvelsen af tilbørlig omhu, på bortfragteren eller andre, der påberåber sig den i nærværende artikel omhandlede ansvarsfrihed.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) D'un « acte de Dieu »;

e) De faire de guerre;

f) Du fait d'ennemis publics;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) D'une restriction de quarantaine;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou proprietaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) De grèves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) D'émeutes ou de troubles civils;

1) D'un sauvetage ou ten-

2. Neither the carrier nor the ship shall be reponsible for loss or damage arising or resulting from:

a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot,

or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;

b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;

c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;

d) Act of God;

e) Act of war;

f) Act of public enemies;

g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;

h) Quarantine restrictions;

i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;

j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether parrial or general;

k) Riots and civil commotions;

1) Saving or attempting

2. Hverken bortfragteren eller skibet er ansvarlig for tab eller skade, der forårsages ved eller hidrører fra:

a. Handlinger, fejl eller forsømmelse af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der er i bortfragterens tjeneste med hensyn til navigeringen eller behandlingen af skibet,

b. Brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv,

c. Farer og ulykker, der er særlige for søfarten,

d. Naturhændelser,

e. Krigshandlinger,

f. Sørøveri eller andre samfundsfjendtlige handlinger,

g. Beslaglæggelse eller anden indgriben af regenter, magthavere eller folk, såvelsom retslig beslaglæggelse,

h. Karantænehindringer,

i. Handlinger eller forsømmelser afladeren eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant,

j. Strejker eller lockouter eller standsninger eller hindringer i arbejdet af hvilken som helst grund, partielle såvel som generelle,

k. Oprør eller borgerlige uroligheder,

1. Udførelse af eller for-

tative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spécialeou vice propre de la marchandise;

n) D'une insuffisance d'emballage;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribute à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement

to save life or property at sea;

m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;

n) Insufficiency of packing;

o) Insufficiency or inadequacy of marks ;

p) Latent defects not discoverable by due diligence;

q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or pivity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agent or his servants.

4. Any deviation in sav-

søg på redning af menneskeliv eller bjergning af gods på søen,

m. Svind i volumen eller vægt eller tab eller skade af anden art som følge af godsets skjulte fejl, dets særlige natur eller egne mangler,

n. utilstrækkelig indpakning,

o. utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning,

p. skjulte fejl, der ikke kan opdages ved tilbørlig opmærksomhed,

q. enhver anden årsag, der ikke hidrører fra fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller fra fejl eller forsømmelse af bortfragterens agenter eller andre, der er i hans tjeneste; men bevisbyrden falder på den, der gør krav på denne ansvarsfritagelse, og det påhviler ham at bevise, at hverken fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller fejl eller forsømmelse af hans agenter eller af andre, der er i hans tjeneste, har medvirket til tabet eller skaden.

3. Afladeren er ikke ansvarlig for tab eller skade, der rammer bortfragteren eller skibet og hidrører fra eller følger af hvilken som helst anden årsag end fejl eller forsømmelse af afladeren, hans agenter, eller andre, der er i hans tjeneste.

4. Ingen deviation for at

pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aitent été déclarées par le chargeur avant leur emgarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages de marchandises ou concernant cellesci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 F par colis ou unité ou 30 F par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme atale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises ou lieu et au jour ou elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieuou elles auraient du être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'aprês le cours en bourse, ou, à défaut, d'aprés le prix courant

ing or attempting to save life or property at sea, or any reasonable dewiation shall no be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therfrom.

5. a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to, or in connection with, the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 F per package or unit or 30 F per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such

redde eller forsøge at redde menneskeliv eller bjerge gods på søen og ingen anden rimelig deviation skal anses for stridende mod denne konvention eller mod fragtaftalen, og bortfragteren er ikke ansvarlig for noget tab eller nogen skade, der følger deraf.

5. a) Såfremt afladeren ikke før indlastningen har angivet godsets art og værdi, og dette er optaget i konnossementet, skal hverken bortfragteren eller skibet i noget tilfælde være eller blive ansvarlig for tab af eller skade på eller i forbindelse med godset for et større beløb end 10.000 frcs. for hver kollo eller enhed, eller 30 frcs. pr. kilo bruttovægt af det tabte eller skadede gods, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb.

b) Det samlede erstatningsbeløb skal fastsættes på grundlag af godsets værdi på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med fragtaftalen blev eller skulle have været udlosset fra skibet.

Godsets værdi skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller såfremt

sur le marchê ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'aprés la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité.

c) Lorsqu'un cadre, une pallette ou aut engin similaire est tilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligarammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'une acte ou d'une ommission du transporteur qui a eulieu, soit avec l'intention de provoquer un

price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

d) A franc means a unit consisting of 65,5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled a the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause dam-

der hverken findes en børspris eller en markedspris, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

c) Såfremt der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal det antal kolli eller enheder, som er opført i konnossementet som pakket i vedkommende indretning anses at udgøre antallet af kolli eller enheder ved anvendelsen af bestemmelserne i nærværende paragraf for så vidt angår disse kolli eller enheder. Bortset herfra anses transportindretningen at udgøre kolloen eller enheden.

d) Ved franc forstås en møntenhed, som består af 65 ½ milligram guld af en nihundredetusindedels finhed. Tidspunktet for omregning til national valuta af det tilkendte beløb skal afgøres efter domstolslandets ret.

e) Hverken bortfragteren eller skibet skal kunne påberåbe sig ansvarsbegrænsningen i denne paragraf, hvis det påvises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af bortfragteren selv foretaget forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsyn-

dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ces paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent etre determinees pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou commage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant décharge, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

f) The declaration mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or ligvis ville blive forårsaget.

f) Den angivelse, der er omtalt i punkt a) i denne paragraf gælder, hvis den er optaget i konnossementet som formodning, men binder ikke bortfragteren.

g) Ved overenskomst mellem bortfragteren, skibsføreren eller bortfragterens agent og afladeren kan der fastsættes andre maksimumsbeløb end nævnt i punkt a) i denne paragraf, forudsat at det vedtagne maksimum ikke er lavere end det der anførte tilsvarende maksimum.

h) Hverken bortfragteren eller skibet er i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på eller i forbindelse med godset, såfremt afladeren i konnossementet mod bedre vidende har afgivet en urigtig erklæring om godsets art eller værdi.

6. Let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods, til hvis indlastning bortfragteren, skibsføreren eller bortfragterens agent ikke ville have givet samtykke, hvis de havde haft kendskab til dets art og beskaffenhed, kan bortfragteren til enhver tid før udlos-

gement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même farcon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

ningen bringe i land på et hvilket som helst sted, ødelægge eller gøre det uskadeligt uden erstatning, og afladeren af sådant gods skal være ansvarlig for al skade og alle udgifter, der direkte eller indirekte hidrører fra eller forårsages af indlastningen. Hvis sådant gods er indlastet med bortfragterens vidende og samtykke, og det senere medfører fare for skibet eller lasten, kan bortfragteren på samme måde bringe godset i land, ødelægge eller gøre det uskadeligt uden ansvar for ham, bortset fra bidrag til almindeligt havari, om sådant foreligger.

Article 4bis

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de partes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le

Article 4bis

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage a goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or

Artikel 4bis.

1. Indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som denne konvention foreskriver, skal anvendes på et hvert krav mod bortfragteren for tab eller skade på gods dækket af en fragtaftale, hvad enten kravet baseres på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontrakt.

2. Hvis et sådant krav rejses mod bortfragterens folk eller agenter (såfremt disse ikke er uafhængige kontrahenter) skal sådanne folk og agenter have ret til

transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

4. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une ommission de ce préposé, qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu un dommage en résulterait probablement.

Article 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augementer ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais se des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire

agent shall be entitled a avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled a avail himself of the provisions of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent a cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they

at benytte sig af indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som bortfragteren kan påberåbe sig i henhold til denne konvention.

3. Det samlede ansvar for bortfragteren og sådanne folk og agenter skal ikke i noget tilfælde overstige dem grænse, som konventionen fastsætter.

4. Dog skal bortfragterens folk eller agenter ikke have ret til at benytte sig af bestemmelserne i denne artikel, såfremt det påvises, at skaden skyldes en handling eller undladelse af folkene eller agenten selv, foretaget forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Artikel 5.

Bortfragteren kan helt eller delvis give afkald på sine rettigheder eller ansvarsfritagelse efter denne konvention, eller udvide sit ansvar eller sine forpligtelser efter konventionen, såfremt der om afkaldet eller udvidelsen optages bemærkning i det konnossement, der leveres til afladeren.

Ingen bestemmelse i denne konvention finder anvendelse på certepartier; men hvis konnossementer udstedes i tilfælde, hvor skibet er under certeparti, skal

d'une chartepartie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

de være underkastet bestemmelserne i denne konvention. Ingen bestemmelse i disse regler er til hinder for i konnossementet at optage en hvilken som helst lovlig bestemmelse om almindeligt havari.

Article 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure ou cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchanddises transportées par mer, pourvu qu en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles; a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a nonnegotiable document and shall be marked as such.

Artikel 6

Uden hinder af bestemmelserne i de foregående artikler kan bortfragtere, skibsføreren eller bortfragterens agent og afladeren med hensyn til nærmere angivet gods af enhver art frit indgå aftaler med hvilke som helst bestemmelser om bortfragterens ansvar og forpligtelser for godset, om bortfragterens rettigheder og ansvarsfritagelser med hensyn til godset eller hans forpligtelser med hensyn til skibets sødygtighed, forsåvidt denne aftale ikke er i strid med lov og ærbarhed eller vedrørende hans folks eller agenters påpasselighed og omhu ved lastningen, behandlingen, stuvningen, befordringen, bevaringen, omsorgen og losningen af gods, der befordres over søen; alt forudsat at i så fald intet konnossement er eller bliver udstedt, og at de aftalte vilkår optages i et modtagelsesbevis, der skal være et ikkenegotiabelt dokument og bære påtegning herom.

émis et que les conditions de l'accore intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère. Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Article 7

Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a speciel agreement.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Enhver således sluttet aftale skal have fuld retsvirkning.

Der er dog enighed om, at denne artikel ikke skal komme til anvendelse på almindelige kommercielle ladninger, der falder indenfor sædvanlig handelsvirksomhed, men kun på andre ladninger, hvor det gods, der skal befordres, er af sådan beskaffenhed eller i sådan tilstand, og de omstændigheder, vilkår og betingelser, under hvilke befordringen skal udføres, er af sådan art, at en særlig overenskomst må findes berettiget.

Artikel 7.

Ingen bestemmelse i denne konvention hindrer bortfragteren eller afladeren i at optage i en overenskomst bestemmelser, betingelser, forbehold eller ansvarsfritagelser vedkommende bortfragterens eller skibets forpligtelser og ansvar i anledning af tab eller skade, der rammer godset, eller vedkommende omsorgen, bevaringen og behandlingen af godset forud for indlastningen i og efter udlosningen fra det skib, med hvilket godset befordres over søen.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement å la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 9

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 10

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront å toute connaissement relatif å un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand:

a) le connaissement est émis dans un Etat contractant- ou

b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant- ou

c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat,

quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du

Article 8

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of seagoing vessels.

Article 9

This Convention shall not affect the provisions of any international convention or national law governing liability for nuclear damage.

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating a the carriage of goods between ports in two different States if:

a) the bill of lading is issued in a contracting State, or

b) the carriage is from a port in a contracting State, or

c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the

Artikel 8.

Bestemmelserne i denne konvention forandrer hverken de rettigheder eller de forpligtelser, som for bortfragteren følger af de love, der nu gælder om ansvarsbegrænsning for redere af søgående skibe.

Artikel 9.

Denne konvention skal være uden betydning for bestemme,ser i nogen international konvention eller national lovgivning angående ansvar for nuklear skade.

Artikel 10.

Bestemmelserne i denne konvention skal anvendes på alle konnessementer, der angår transport af gods mellem havne i to forskellige stater, såfremt:

a) konossementet er udstedt i en kontraherende stat eller

b) transporten finder sted fra en havn i en kontraherende stat eller

c) den aftale, som er indeholdt i, eller som fremgår af konnossementet, foreskriver, at bestemmelserne i denne konvention eller en i medfør af denne udfærdiget national lovgivning skal regulere aftalen, uanset skibets, bortfragterens, aflade-

destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionés ci-dessus.

Le present article ne porte pa atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alineas precedents.

shipper the consignee, or any other interested person.

Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above.

This Article shall not prevent a Contracting State from applying the rules of this Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs.

rens, modtagerens eller en hvilken som helst anden interesseret persons nationalitet.

Enhver kontraherende stat skal anvende bestemmelserne i denne konvention på de ovennævnte konnossementer.

Denne artikel skal ikke være til hinder for, at en kontraherende stat anvender konventionens bestemmelser pa andre konnossementer, end de der er nævnt ovenfor.

BILAG B

UDDRAG AF BERETNING FRA DEN DANSKE DELEGATION TIL FN'S INTERNATIONALE S0RETSKONFERENCE OM TRANSPORT AF GODS TIL SØS

Til drøftelse på konferencen forelå et af UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) udarbejdet konventionsudkast. Om baggrunden for at revidere konventionen fra 1924 med tilhørende protokol fra 1968 Haag-Visby-reglerne, der er indarbejdet i sølovens 5. kapitel senest ved lov nr. 294 af 23. maj 1973 og for 1924-konventionens vedkommende er optaget i en særlig lov nr. 150 af 7. maj 1937, kan der oplyses følgende.

I 1969 nedsatte UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) en arbejdsgruppe vedrørende international skibsfartslovgivning. På et møde i februar 1971 behandlede man spørgsmålet om en revision af Haag-Visby-reglerne. Fra u-landsside blev det fremhævet, at disse regler fra 1924, om end de på visse punkter var blevet forbedret ved ændringerne i 1968, dog indeholdt en række bestemmelser, der ensidigt var til fordel for rederne og derfor var til skade for de lande, som ikke havde deres egne handelsflåder, og som derfor i deres handel med udlandet var henvist til at benytte skibe hjemmehørende i andre lande. Det man her specielt pegede på var Haag-reglernes bestemmelser om, at rederen ikke var ansvarlig for fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet samt for brand forårsaget ved fejl eller forsømmelse fra rederens folks side, jfr. sølovens § 118, stk. 2 a) og b). Man henviste endvidere til andre punkter, hvor de gamle regler ikke i tilstrækkelig grad tilgodeså ladningsejernes interesser ved spørgsmålet om dækslast og transport af levende dyr, samt til, at rederen var uden ansvar for godset forud for lastningens begyndelse og efter losningens afslutning, se sølovens § 168, stk. 2, uanset at godset reelt var i rederens varetægt. Endelig kritiserede man de gamle reglers manglende regulering af jurisdiktionsklausuler, der ofte ved klausuler i standardkonnossementer førte til, at sager kun kunne anlægges i rederens hjemland. Sammenfattende kan det anføres, at man fra u-landsside efterspurgte en bedre balance mellem reder- og ladningsejerinteresserne. Udover u-landene deltes disse synspunkter

af en række vestlige lande og statshandelslande med typiske ladningsinteresser nemlig USA, Canada, Australien, Frankrig samt Ungarn og Tjekkoslovakiet. Resultatet af drøftelserne i UNCTAD i 1969 blev, at man anmodede UNCITRAL, der havde større ekspertise i at udforme konventionstekster, om at udarbejde et udkast. UNCITRAL nedsatte derpå en særlig arbejdsgruppe, der behandlede spørgsmålet på 6 møder, inden udkastet blev endelig godkendt på et møde i UNCITRAL i New York i april/maj 1976. Inden dette afsluttende møde havde UNCTAD lejlighed til at udtale sig om udkastet på et møde i januar 1976 og på ny i juli 1976, efter at UNCITRAL havde afsluttet arbejdet.

Det af UNCITRAL udarbejdede udkast, der ikke blev ændret ved behandlingen i UNCTAD, adskilte sig på væsentlige punkter fra Haag-Visby-reglerne, idet man ved udformningen af udkastet havde taget hensyn til de ovennævnte synspunkter om at skabe en bedre balance mellem reder: og ladningsejerinteresserne. I øvrigt havde man på en del områder bragt disse regler om transport af gods til søs på linie med den nordiske lovgivning på dette område. Dette havde for en del sin forklaring i, at den norske delegerede, der var eneste nordiske medlem af UNCITRAL, dog med rådgivere fra de øvrige nordiske lande spillede en afgørende rolle ved udformningen af UNCITRAL's konventionsudkast.

Ved konferencens åbningsmøde valgtes professor R. Herber fra det vesttyske justitsministerium til præsident. Til at foretage den egentlige behandling af det foreliggende konventionsudkast nedsattes en 1. komite med den egyptiske professor Shafik som formand. Specielt med henblik på at behandle Final Clauses, ikrafttrædelsesbestemmelser m.v., nedsattes en 2. komite med Mr. Popov, Bulgarien som formand. Endelig nedsattes en særlig drafting-komite, hvor Mr. Dixit, Indien, blev valgt til formand.

2. Ved konferencens afslutning blev en ny konvention vedrørende transport til søs »Hamburg Reglerne«, der er medtaget som *bilag 1, annex 1,* vedtaget med 68 stemmer for ingen imod, mens 4 lande, nemlig Canada, Grækenland, Liberia og Schweiz afholdt sig fra at stemme. Konventionen fik således også tilslutning fra de vestlige lande med undtagelse af Grækenland samt de østlige stater, der oprindeligt havde været erklærede modstandere af det foreliggende konventionsudkasts bestemmelser om at ophæve de gamle ansvarsfritagelsesbestemmelser for de såkaldte »nautiske fejl og brand«.

På trods af mere end 200 ændringsforslag svarer den nye konvention stort set til det inden konferencen af UNCITRAL udarbejdede konventionsudkast. Dette udkast indeholdt som sine *hovedelementer* en bestemmelse om, at rederens *ansvar for godset er baseret på culpa med omvendt bevisbyrde,* men uden de fra Haag-reglerne kendte undtagelser for de såkaldte »nautiske fejl«. Heri skete der, se

art. 5,1, ingen ændringer udover, at man som et led i den »pakke-løsning«, der dannede basis for den vedtagne konvention, som annex til Final Act, se *bilag 1, annex 2,* har medtaget en såkaldt »Common Understanding«, hvori man fremhæver, at rederens ansvar er baseret på culpa, som hovedregel med omvendt bevisbyrde. Den i konventionsudkastet indeholdte regel vedrørende *rederens ansvar for brand,* men her med en almindelig bevisbyrde, d.v.s. at skadelidte skal påvise, at rederen har handlet culpøst, den halve brandundtagelse«, var udsat for hårde angreb fra især u-landene. Denne bestemmelse blev dog bevaret, men først efter vanskelige forhandlinger. Resultatet heraf blev, jfr. art. 5,4, at bestemmelsen blev udstyret med nogle yderligere regler om ansvar for manglende efterfølgende skridt fra rederens side med henblik på at begrænse brandskaderne samt med regler om pligt til at udlevere, hvad der i realiteten svarer til udskrifter fra en søforklaring til ladningsejerne, stort set regler der er i overensstemmelse med nordisk ret.

Begrænsningsbeløbene såvel som *begrænsningssystemet,* der ikke var endeligt løst i konventionsudkastet, blev stort set i overensstemmelse med de ved Visby-reglerne i 1968 gennemførte ændringer i Haag-reglerne, se art. 6. Begrænsningssystemet blev det fra sølovens § 120 kendte kilo/kollo system, og beløbene kom i realiteten til at svare til 1968-beløbene med en af inflationen siden 1968 nødvendiggjort stigning på ca. 25 pct. Specielt for ansvar for forsinkelse blev begrænsningsbeløbet fastsat til 2½ gang fragten for det forsinkede gods. Som beregningsenhed har man svarende til de seneste gennemførte transportkonventioner, som det vil fremgå af art. 26 anvendt de såkaldte SDR (Special Drawing Right) med mulighed for de lande, d.v.s. østlandene, der ikke er medlemmer af IMF (Den internationale Monetære Fond), til fortsat at anvende en guldmøntenhed svarende til den tilsvarende bestemmelse i den i 1976 i London vedtagne konvention om begrænsning af rederes ansvar.

Det sidste hovedelement i den nye konvention fremgår af art. 8, der indeholder en bestemmelse om *ret til at gennembryde begrænsningssystemet* i tilfælde af rederens grove egen fejl. Her indeholdt konventionsudkastet en regel, som mange ikke mindst fra de fleste vestlige lande fandt utilfredsstillende, idet den udvidede rederens grove egen fejl til fejl, der var begået af ledende ansatte på rederikontoret, og for visse tilfælde af lastskaders vedkommende til skader forårsaget af de ansatte om bord. Her lykkedes det som et led i den førnævnte »pakkeløsning« at få gennemført, at begrænsningssystemet kun kan gennembrydes ved rederens egen fejl.

Disse hovedelementer i den nye konvention blev først gjort til genstand for en samlet drøftelse i 1. komite på basis af nogle af formanden for denne komite opstillede spørgsmål. Da der som ventet var tale om ret divergerende opfattelser, blev der herefter nedsat en

konsultativ gruppe bestående af 7 repræsentanter fra u-landene, 4 fra de vestlige lande og 3 fra statshandelslandene. Denne gruppe skulle efter mønster fra UNCTAD rådgive formanden for 1. komite med henblik på at fremkomme med et kompromisforslag, en såkaldt »pakke-løsning«. At dette rent faktisk lykkedes, viser de ovennævnte afstemningsresultater for hele konventionen.

Herudover kan det nævnes, at konventionen, jfr. art. 2 og 4 i forhold til Haag-Visby-reglerne dels generelt udvider *anvendelsesområdet* samt specielt for så vidt angår den periode rederen er ansvarlig for godset til også at omfatte den tid, hvori godset er i hans varetægt før lastningen og efter losningen. Den tidligere 1 års *forældelsesfrist* er, jfr. art. 20 forlænget til 2 år. Endvidere er der, jfr. art. 21 og 22 sket en regulering af *jurisdiktionsklausulerne* og jfr. art. 17 af de såkaldte indemnitetserklæringer. Endelig kan det nævnes, at man, som det vil fremgå af art. 10 og 11 svarende til bestemmelserne i sølovens §§ 123 og 168, har fået reguleret ansvaret i de tilfælde, hvor transporten udføres af en anden end den, med hvem transportaftalen oprindeligt er indgået.

3. Om den nye konventions enkelte bestemmelser kan der i øvrigt anføres følgende:

Art. 1 indeholder svarende til Haag-reglernes art. 1 en række definitioner, der på forskellig måde er afgørende for forståelsen af konventionen og dennes rækkevidde, jfr. i øvrigt sølovens § 71.

I *art. 1,1,* der erstatter Haag-reglernes art. 1 a), defineres »bortfragteren« som den person, med hvem eller i hvis navn en aftale om transport af gods til søs er indgået med afladeren.

Et forslag fra USA om enten at erstatte »in whose name« med »by whose authority« eller at tilføje dette fandt ikke den fornødne støtte. Mange fandt, at dette ville skabe usikkerhed, idet man derved kom ind på spørgsmålet om agentforholdet. Drøftelserne omkring denne bestemmelse førte, som det vil fremgå af bemærkningerne til art. 1,3, i øvrigt til, at man også fandt det nødvendigt at have en definition af »afladeren«.

Definitionen i *art 1,2* af den »udførende bortfragter« som den person, der af den bortfragter, med hvem transportaftalen oprindeligt blev indgået, er betroet at udføre hele eller en del af transporten, har en nær forbindelse med bestemmelserne i art. 10. Sidstnævnte bestemmelse regulerer de tilfælde, hvor en befordring udføres af en anden bortfragter end den, med hvem transportaftalen oprindeligt er indgået.

I *art. 1,3* defineres »afladeren«, eller der gøres i hvert fald et forsøg herpå. Som nævnt under bemærkningerne til art. 1,1 førte drøftelserne vedrørende denne bestemmelse til, at man ikke mindst fra u-landsside ønskede, at den nye konvention skulle indeholde en definition af »afladeren«. Allerede under forhandlingerne i UNCITRAL havde spørgsmålet om en sådan definition været rejst med et forslag om, at afladeren var den person, med hvem eller i hvis navn

bortfragteren har indgået en aftale om transport af gods til søs, altså svarende til første del af den definition, der nu genfindes i art. 1,1. Mod dette forslag, der på ny blev fremsat under konferencen, blev det anført, at dette kunne skabe problemer i relation til speditører og føre til, at modtageren ved et fobkøb blev betragtet som aflader. Det blev endvidere fremhævet, at begrebet »afladeren« blev benyttet i forskellig betydning i konventionens forskellige bestemmelser, dels i betydningen »befragter«, således som dette forstås i nordisk ret, nemlig som den med hvem bortfragteren slutter aftale om befordring, dels i betydningen »afladeren« som den person, der faktisk leverer varer, der skal befordres, og som ikke er part i fragtaftalen, medmindre han samtidig er befragteren. Efter langvarige forhandlinger, hvorunder man forgæves forsøgte at fremhæve vanskelighederne ved at indføje en sådan definition, nåede man til sidst frem til det foreliggende resultat, hvor man som et kompromis i en rammedefinition har medtaget begge betydninger af begrebet »a shipper«. Det må så være overladt til domstolene i den konkrete sag og i relation til den enkelte relevante bestemmelse at afgøre, hvilken halvdel af definitionen der skal finde anvendelse.

Art 1,4, der definerer »modtageren« som den, der er berettiget til at modtage godset, gav ikke anledning til drøftelser på konferencen.

I *art. 1,5,* der definerer begrebet »gods«, har man foretaget visse udvidelser i forhold til Haag-reglernes art. 1 c), som den erstatter. Man har således medtaget levende dyr og ikke undtaget dækslast. Endvidere har man under begrebet gods medtaget emballage, hvis den er leveret af afladeren, f.eks. containere, der sikrer det pågældende gods.

Hvad angår transport af levende dyr, så må definitionen i art. 1,5 sammenholdes med bestemmelsen i art. 5,5, hvor man i erkendelsen af de særlige risici, der er forbundet med den slags transporter, har indført en særlig bevisregel. At man har medtaget transport af levende dyr under konventionens anvendelsesområde skyldes ikke mindst et stærkt ønske fra de landes side som f.eks. Australien og Chile, der har en stor eksport af levende dyr.

Med hensyn til dækslast kan der henvises til bemærkningerne nedenfor til art. 9.

Vedrørende indpakningen havde man en længere drøftelse, dels om man tilstrækkeligt tydeligt havde angivet, at bortfragteren ikke kunne bære ansvaret for almindeligt slid, dels om man ikke burde sondre mellem engangsemballage og den form for indpakning som f.eks. containere, der er beregnet til at skulle bruges flere gange.

Hvad det første spørgsmål angik var der enighed om, at hovedbestemmelsen vedrørende bortfragterens ansvar i art. 5,1 gjorde det tilstrækkeligt klart, at bortfragteren ikke kunne bære ansvaret for almindeligt slid. Vedrørende indpakningen blev det i øvrigt fremhævet, at uanset emballagen i visse tilfælde var af ringe økonomisk

værdi i sig selv cfr. ved benyttelse af containere, så kunne den have stor økonomisk værdi for bevarelsen af godset, f.eks. hvis der var tale om sukkersække. Det var derfor vanskeligt at sondre mellem engangs- og anden emballage. Risikoen ved ikke at medtage emballagen under begrebet gods ville være, at man derved overlod reguleringen heraf til national lovgivning, og at man derfor ved skade på såvel emballagen som det gods, denne skulle sikre, kunne komme til at stå overfor to forskellige sæt retsregler, nemlig dels konventionsbestemmelser vedrørende skade på det egentlige gods og en derfra forskellig lovgivning vedrørende skade på emballagen. At det alene er emballage, der er leveret af afladeren, har sin begrundelse i, at uanset at bortfragteren ofte beskytter godset ved egne containere o. lign., bør udgangspunktet for gods i art. 1,5's forstand alene være det gods, herunder eventuel emballage, som afladeren har leveret, og vægten af bortfragterens container skal ikke medregnes heri. Endelig kan det nævnes, at passagerrejsegods ikke er omfattet af konventionen, idet sådan gods reguleres af den særlige passagerkonvention fra 1974, der, jfr. art. 25,4, er undtaget fra nærværende konventions anvendelsesområde.

Art. 1,6 indeholder en definition af »fragtaftalen« og erstatter derved Haag-reglernes art. l,b), men i modsætning til denne bestemmelse er den ikke begrænset til fragtaftalen, der er indeholdt i et konnossement eller lignende adkomstdokument. Baggrunden herfor er den udvikling, der siden 1924 er sket indenfor transportsektoren, og som ikke mindst gennem de seneste år har ført til, at benyttelsen af konnossementer og andre negotiable dokumenter ved søtransport er formindsket. Dette skyldes flere årsager, nemlig dels at forsendelsestiden er blevet så afkortet, at godset når frem før dokumenterne, dels at de oplysninger, som tidligere indeholdtes i et konnossement, nu ofte klares ved EDB. Hertil kommer, at aflader og modtager ofte er samme foretagende, samt at man har fundet andre udveje for at sikre betalingen ved kreditkøb end anvendelsen af konnossement. Bestemmelsen i art. 1,6 må i øvrigt sammenholdes med art. 2, der angiver konventionens anvendelsesområde.

»Fragtaftalen til søs« defineres først som en aftale, hvorved bortfragteren mod betaling af fragt påtager sig at transportere gods ad søvejen fra en havn til en anden. Mens denne del af definitionen alene vedrører den rene søtransportaftale, tager den resterende del sigte på tilfælde af kombinerede transporter, d.v.s. en transport med anvendelse af flere transportformer. Ved sådanne transporter, der f.eks. kan omfatte transport ad landevej, jernbane eller lufttransport, men hvori der også medgår søtransport, skal transportaftalen alene betragtes som en fragtaftale i nærværende konventions forstand i det omfang, den vedrører transport ad søvejen. Da man under forhandlingerne i 1. komite på et tidligt tidspunkt under drøftelserne udformede denne del af definitio-

nen, var det for mange en klar forudsætning, at man i 2. komite, hvor man behandlede Final Clauses, indføjede en særlig bestemmelse, der gjorde det klart, at indholdet af nærværende konvention ikke skulle præjudicere indholdet af en kommende konvention vedrørende kombinerede transporter. En sådan konvention er nemlig for tiden under udarbejdelse i UNCTAD. Drøftelserne i 2. komite viste imidlertid, at der fra mange u-landes side anført af Philippinerne og Indien var stor modstand mod en sådan bestemmelse, mens f.eks. Mexico støttede en sådan bestemmelse, der også fik støtte fra de vestlige lande, som ikke ønskede på forhånd at binde de beslutninger, man måtte nå frem til i UNCTAD. Der kan i øvrigt herom henvises til bemærkningerne til art. 25,5.

Art. 1,7 indeholder til forskel fra Haag-reglerne en definition af begrebet et konnossement, idet ikke alle retssystemer fastsætter de samme betingelser for, at et dokument kan betegnes som et konnossement, hvilket har givet problemer i retspraksis. Endvidere indeholder konventionen visse bestemmelser, der alene finder anvendelse på konnossementer. Ved et »konnossement« forstås herefter et dokument, som udgør bevis for, at der er indgået en fragtaftale samt for, at bortfragteren har modtaget eller indlastet godset. Endvidere kræves det, at bortfragteren derved har påtaget sig at udlevere godset mod dokumentets tilbagelevering. En bestemmelse i dokumentet om, at godset skal udleveres til bestemt person eller ordre eller til ihændehaveren anses for en sådan forpligtelse. Definitionen er således i nær samklang med konnossementsbegrebet efter nordisk ret, jfr. sølovens §§ 151, stk. 1, og 154. Til forskel fra disse bestemmelser er det dog ikke en betingelse, at dokumentet betegnes som et konnossement.

I *art. 1,8* har man for at imødekomme krav forårsaget af den tekniske udvikling udtrykkelig angivet, at »skriftlig« bl.a. også inkluderer oplysninger, der fremkommer ved telegram og telex.

Art. 2 angiver konventionens anvendelsesområde og erstatter derved Haag-Visby-reglernes art. 10. Som nævnt under bemærkningerne til art. 1,6 har man i modsætning til Haag-reglerne ikke gjort konventionens anvendelse afhængig af, at der er udstedt konnossement. Som det fremgår af *art. 2,1* finder den anvendelse på alle typer af aftaler om godstransport til søs, således som dette er defineret i art. 1,6 mellem to forskellige stater, når en af de i pkt. a) til e) anførte betingelser er opfyldt. Af disse erstatter *d) og e)* Haag-Visby-reglernes art. 10 a) og 10 c) om henholdsvis, at et konnossement er udstedt i en kontraherende stat, samt om, at det indeholder en såkaldt »paramount klausul«, der gør konventionen anvendelig, jfr. sølovens § 169, stk. 5. *Art. 2,1 a) - c)* fastsætter, at konventionens bestemmelser skal finde anvendelse på fragtaftaler, der vedrører transport fra en stat til en anden, og i henhold til hvilke lastehavnen, lossehavnen eller en fakultativ lossehavn, der samtidig

er den faktiske lossehavn, er beliggende i en kontraherende stat. Disse bestemmelser har deres oprindelse i det udkast, den såkaldte »Rijeka/Stockholmdraft«, der var udarbejdet af GMI (Comite Maritime International), og som var grundlaget for de forhandlinger, der i 1967 og 1968 fandt sted i Bruxelles, og som førte til den i 1968 vedtagne ændringsprotokol til konnossementskonventionen fra 1924 de såkaldte Visby-regler. Mens man ikke i 1968 kunne få den fornødne støtte for et forslag, som det der nu genfindes i art. 2,1 a) - c), var dette altså muligt i 1978.

Art. 2,2 indeholder en international privatretlig regel vedrørende tilknytningsmomentet. Ifølge denne bestemmelse finder konventionen anvendelse uden hensyn til skibets, transportørens, afladerens, modtagerens eller andre involverede personers nationalitet.

I *art. 2,3* har man som i Haagreglernes art. 5 fastsat, at konventionen ikke finder anvendelse på certepartier. I de tilfælde, hvor der i henhold til et certeparti er udstedt et konnossement, finder konventionen dog anvendelse for hele transporten, såfremt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og konnossementsindehaveren, jfr. Haagreglernes art. 1, b), men dog uden sidstnævnte bestemmelses uklare tilføjelse om »fra det øjeblik at regne ..... Et forslag om alene at undtage tidscertepartier, mens rejsecertepartier skulle være omfattet af konventionen, fik ikke den fornødne støtte.

Bestemmelsen i *art. 2,4* regulerer de såkaldte kvantumskontrakter, hvorved man forstår en rammeaftale, som større virksomheder ofte indgår med rederier om fremtidige transporter af virksomhedernes produkter. En sådan aftale kan være indgået for en vis tidsperiode eller vedrøre en vis mængde af gods. Ofte udfærdiges der certepartier for de enkelte afskibninger. Da sådanne kvantumskontrakter vil være omfattet af begrebet en »fragtaftale«, således som dette er defineret i art. 1,6, har man bl.a. fra norsk side under konventionens forberedelse i UNCITRAL gjort sig til talsmænd for, at disse kontrakter skulle holdes udenfor konventionens anvendelsesområde. Dette vakte oprindelig en del modstand, men resultatet blev dog, som det nu fremgår af art. 2,4, at alene de enkelte afskibninger under en sådan kontrakt skal være omfattet af konventionen med den modifikation, at certepartiundtagelsen, jfr. art. 2,3, også skal gælde her, såfremt den enkelte afskibning sker i henhold til et certeparti. Heraf følger det således indirekte at kvantumskontrakter som sådan er undtaget fra konventionens anvendelsesområde.

I *art. 3* er indsat en bestemmelse vedrørende konventionens fortolkning. Man skal herefter tage hensyn til reglernes internationale karakter og behovet for retsenhed ved fortolkningen af de enkelte bestemmelser. En tilsvarende regel findes i den internationale konvention vedrørende preskription, der ligeledes er udarbejdet af UNCITRAL.

Art. 4 regulerer ansvarsperio-

den og erstatter her Haag-reglernes art. 1, e) og 7 det såkaldte »tackle to tackle-princip«, hvorefter bortfragteren kunne fraskrive sig ansvaret for godset i tiden forud for lastningens begyndelse og efter losningens afslutning, jfr. sølovens § 168, stk. 2. Den udvidelse, som art. 4 her indeholder, medfører, at bortfragteren er ansvarlig, mens godset er i hans varetægt i lastehavnen under transporten og i lossehavnen. Baggrunden herfor var, at Haag-reglernes fraskrivelsesmuligheder fra et retspolitisk synspunkt var utilfredsstillende og i strid med de tilsvarende bestemmelser i andre transportkonventioner for luft-, landevej- og jernbanetransport, der alle pålægger transportøren et ansvar for godset under hele den periode, det er i transportørens varetægt.

I *art. 4,2* har man nærmere angivet, hvad der forstås ved henholdsvis at modtage og udlevere godset. Hvad først angår modtagelsen, så skal en af følgende to forudsætninger være opfyldt, jfr. art. 4,2 a), nemlig enten skal godset være overtaget direkte fra afladeren respektive fra en person, der handler på hans vegne, eller fra en myndighed eller en anden trediemand, som godset ifølge forskrifter i lastehavnen skal overdrages til med henblik på afskibning.

Omvendt anses ifølge art. 4,2 b) udlevering at have fundet sted, om godset enten er udleveret direkte til modtageren, hvormed, jfr. art. 4,3, ligestilles hans ansatte og medhjælpere, eller såfremt modtageren ikke tager imod godset, anses dette for udleveret, om det er lagt op for modtagerens regning i overensstemmelse med fragtaftalen eller de regler, der gælder i lossehavnen respektive den lokale lovgivning eller sædvane for gods af den omhandlede slags. Denne regel finder også anvendelse, såfremt modtageren ikke er til stede ved losningen, nægter at modtage godset under henvisning til købekontrakten eller nægter at betale den ham påhvilende fragt, og godset derfor må lægges op for hans regning. Endelig anses udlevering for at have fundet sted, såfremt det er afleveret til en myndighed eller en anden trediemand, som skal modtage godset i henhold til de forskrifter, der gælder i lossehavnen.

Angivelsen af, hvad der forstås ved at »modtage godset« var ikke medtaget i det foreliggende konventionsudkast, men blev indføjet efter forslag fra de nordiske lande. Et forsøg fra de samme landes side på at få slået fast, at ordet »port« ikke skulle forstås i en snæver teknisk betydning, men f.eks. også containerterminaler, der var beliggende udenfor selve havneområdet, fik derimod ikke den tilstrækkelige støtte. Uanset dette må man ved fortolkningen af denne bestemmelse være opmærksom på, at ordet »port« dækker et mere vidtstrakt område en »harbour« og »havn«, hvorfor man i praksis antagelig vil nå til et fra et sagligt synspunkt tilfredsstillende resultat.

Som nævnt tidligere har man i *art. 4,3* identificeret modtageren og desuden bortfragteren med disses respektive ansatte og medhjæl-

pere.

Art. 5 udgør som nævnt foran i afsnit 1) tilligemed art. 6 og 8 hovedelementerne i den nye konvention. Af disse bestemmelser fastsætter art. 5 konventionens ansvarssystem og erstatter herved Haag-reglernes art. 3(1) 3(2) 4(1) og 4(2).

Svarende til Haag-reglerne er bortfragterens ansvar for godset fortsat, som det fremgår af *art. 5,1*, baseret på culpa med omvendt bevisbyrde. Til forskel fra Haag-reglerne, jfr. sølovens § 118, stk. 2 a) og b), er bortfragteren derimod ikke længere fritaget for ansvar for hans folks fejl i navigeringen og behandlingen af skibet, de såkaldte »nautiske fejl«, eller for brand, jfr. dog vedrørende brand den særlige bevisregel i art. 5,4. Endvidere er opregningen af fritagelse for ansvar i tilfælde af force majeure, jfr. sølovens § 118, stk. 2 c)-p), ikke medtaget, ligesom man med den udformning, ansvarsbestemmelsen i art. 5 har fået, ikke har fundet det nødvendigt at have en særlig regel om ansvar for skibets sødygtighed m.v., jfr. Haag-reglernes art. 4,1 og sølovens § 118, stk. 3. Endelig er det klart fastslået, at bortfragteren er ansvarlig for forsinkelse, et spørgsmål der har været omtvistet i forbindelse med fortolkningen af Haag-reglerne, jfr. sølovsudvalgets 4. betænkning nr. 642/1972 s. 18 f, men som siden sølovsændringerne i 1973 har været løst for de nordiske landes vedkommende, jfr. sølovens § 118, stk. 1. Hvad der nærmere forstås ved forsinkelse fremgår af art. 5,2.

Formuleringen af culpareglen i *art. 5,1* om, at bortfragteren er ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver beskadiget eller går tabt eller bliver forsinket, mens det er i hans varetægt, medmindre han beviser, at han selv eller nogen han svarer for har taget alle de forholdsregler, som med rimelighed kunne forventes med henblik på at undgå hændelsen og dens følger, gav anledning til megen drøftelse. Mange følte, at formuleringen lå vel langt fra den formulering, »fault or neglect«, »fejl eller forsømmelse«, som man tidligere har anvendt, når man ville beskrive et culpaansvar. Uanset at alle var enige om, at der alene skulle være tale om culpa, var det ikke muligt trods forsøg herpå under forhandlingerne om »pakkeløsningen« at få ændret formuleringen i art. 5,1. Derimod lykkedes det som led i det førnævnte kompromis at få vedtaget en såkaldt »Common Understanding« herom. Som det fremgår af *bilag 1, annex II*, siges det her klart, at bortfragterens ansvar er baseret på »fault or neglect«. Da denne fælles forståelse er enstemmigt vedtaget af konferencen og optræder som et annex til Final Act på samme vis som selve konventionsteksten, skulle der således ikke kunne opstå fortolkningstvivl med hensyn til indholdet af culpabegrebet i art. 5,1. Som svar på et særdeles relevant spørgsmål om, hvorfor man så ikke lige så godt kunne have ændret formuleringen i art. 5,1, kan der kun svares, at man ikke mindst fra u-landenes side nærede stor bekymring overfor ønsker fra de vestlige lande om ændringer i tidligere indgåede

kompromisser, som bl.a. art. 5,1 var et udtryk for samtidig med, at man, som det vil fremgå af bemærkningerne til art. 5,4, fra de samme vestlige landes side så kraftigt gik imod en ændret formulering af brandbestemmelsen.

I *art. 5,2* har man med forbillede i art. 19 i CMR (konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej) nærmere beskrevet, hvad der forstås ved forsinket aflevering af godset. Dette foreligger, når godset ikke udleveres i lossehavnen, inden den i fragtaftalen indeholdte udtrykkelige frist, eller hvor ingen sådan afleveringsfrist er aftalt inden den tid, som med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig bortfragter under de foreliggende omstændigheder.

Ligeledes med forbillede i CMR (art. 20) har man i *art. 5,3* fastslået, at den, der er berettiget til erstatning, kan betragte godset som tabt, hvis det ikke er blevet afleveret i overensstemmelse med bestemmelsen i art. 4 inden 60 på hinanden følgende dage efter udløbet af den i art. 5,2 angivne afleveringsfrist. Ved fortolkningen af denne bestemmelse, som kan forekomme kort, må det erindres, at udgangspunktet for de 60 dages frist er den i art. 5,2 definerede forsinkede levering. Bestemmelserne i art. 5,2 og 5,3 vedrørende forsinkelse må i øvrigt sammenholdes med art. 6,1 b), der fastsætter et særligt begrænsningsbeløb for tab som følge af forsinkelse.

I *art. 5,4* er indeholdt en særlig bestemmelse om bortfragterens ansvar for tab eller skade på godset samt forsinkelse, der er forårsaget af brand. Som nævnt i de generelle bemærkninger til art. 5 er bortfragteren ikke længere som efter Haag-reglerne fritaget for ansvar i tilfælde af brand. Under forhandlingerne i UNCITRAL opnåede man dog som et kompromis at få indføjet den særlige bevisregel, som nu genfindes i art. *5,4 a) (i),* hvorved man har fraveget hovedreglen i art. 5,1 om den omvendte bevisbyrde og i stedet indført en direkte bevisbyrde, således at det her er skadelidte, der skal bevise, at der er tale om fejl eller forsømmelse. Culpaansvaret er her tilmed formuleret på traditionel vis ved »fault or neglect« hos bortfragteren, eller den han svarer for. Det følger heraf, at bortfragteren dermed fritages for ansvar for ukendte brandårsager, hvilket kan få en vis betydning, idet ansvarsperioden, jfr. art. 4, er udviddet til også at omfatte terminalperioden. Denne bestemmelse »den halve brandfritagelse«, var som nævnt et væsentligt moment i det kompromis, der var indeholdt i det konventionsudkast, der forelå til behandling på konferencen også for de lande, der som de nordiske havde accepteret bortfaldet af fritagelsen for nautiske fejl. Imidlertid viste forhandlingerne på konferencen, at en majoritet af u-landene ønskede, at brand blev behandlet efter hovedreglen i art. 5.1, hvilket det ej heller fra et juridisk synspunkt er vanskeligt at finde argumenter for. Det lykkedes dog, som det vil ses under forhandlingerne om den føromtalte »pakkeløsning«, at bevare den »halve brandfritagelse«, men for,

at den stærke modstand ikke skulle forekomme ganske forgæves, blev den draperet med nogle tillægsbestemmelser, som dog ikke ødelægger den grundlæggende bestemmelse. Disse er for det første *art. 5,4 (H),* der gør bortfragteren, og den han svarer for, ansvarlig, såfremt skadelidte beviser, at han ikke har gjort, hvad han kunne for henholdsvis at slukke ilden eller afværge eller begrænse dens følger, et ansvar, som antagelig allerede påhviler bortfragteren efter Haag-reglerne. Endvidere er det i *art. 5,4-b)* fastsat, at der i tilfælde af brandskade på godset skal foretages undersøgelser vedrørende omstændighederne, der forårsagede dette, hvis det ønskes af skadelidte eller bortfragteren i overensstemmelse med søfartspraksis, samt at rapport herom skal være tilgængelig for de pågældende. En bestemmelse, der stort set svarer til de nordiske landes regler om søforklaringer.

*Art. 5,5 i*ndeholder en særlig bevisregel ved transport af levende dyr. Som nævnt i bemærkningerne til art. 1,5, definitionen af gods, er transport af levende dyr til forskel fra Haag-reglerne omfattet af konventionen og dermed af de almindelige ansvarsbestemmelser. I erkendelse af de særlige risici, som sådanne transporter indebærer, har man imidlertid med forbillede i CMR art. 17,4 d) fastsat, at bortfragteren er fritaget for ansvar, når tabet, skaden eller forsinkelsen kan tilskrives de særlige risici ved transport af levende dyr. Såfremt bortfragteren beviser, at han har iagttaget de særlige instrukser, han har modtaget fra afladeren vedrørende transporten, er der herefter rejst formodning for, at skaden skyldes disse særlige risici.

I *art. 5,6* er indsat en bestemmelse om, at bortfragteren ikke er ansvarlig undtagen i tilfælde af groshavari for skader, der er en følge af foranstaltninger taget med henblik på at redde menneskeliv eller rimelige foranstaltninger med henblik på at bjærge ejendom til søs. Derimod har man ikke ved siden af den almindelige culparegel fundet det nødvendigt at indsætte en egentlig deviationsbestemmelse svarende til Haag-reg-1ernes art. 4,4, jfr. sølovens § 98, stk. 2. Såfremt bortfragteren kan påvise, at en deviation har en rimelig begrundelse i overensstemmelse med »proper carriage«, vil han i medfør af den generelle ansvarsregel være fritaget for ansvar for skader på godset, der er en følge af denne deviation.

I *art. 5,7* har man med forbillede i CMR art. 17,5 indsat en bestemmelse om samvirkende skadeårsager, der medfører, at bortfragteren bliver fri for ansvar i det omfang, han kan bevise, at forhold, som han ikke er ansvarlig for, har medvirket til skaden. Det påhviler bortfragteren at påvise, i hvilken udstrækning sådanne omstændigheder har medvirket til skaden.

Et forsøg fra Hollands side på at få indsat en bestemmelse svarende til Haag-Visby-reglernes art. 4,5-b),jfr. sølovens § 120, stk. 1, der angiver, hvorledes erstatninger skal fastsættes med udgangspunkt i godsets værdi, fik ikke den fornødne 2/3 støtte ved den afslut-

tende afstemning, antagelig fordi det kom til behandling så sent under konferencen, at mange var imod yderligere ændringer.

Art. 6 regulerer begrænsningssystemets udformning og erstatter herved Haag-Visby-reglernes art. 4,5, jfr. sølovens § 120, stk. 2-4. Dette spørgsmål var ikke afklaret inden konferencen, og det af UNCITRAL udarbejdede konventionsudkast indeholdt derfor alternative løsninger. Heraf var det ene baseret på Visby-reglernes dobbelte system, hvorefter ansvarsbegrænsningen kan baseres enten på en kilo- eller en kollobegrænsning afhængig af, hvad der giver det højeste beløb, men suppleret med en særlig regel vedrørende forsinkelse baseret på fragtbeløbet. Det alternative forslag var baseret på en ren kiloregel. Endvidere var ansvarsbegrænsningsbeløbenes størrelse et helt åbent spørgsmål inden konferencen, idet dette afhang af det kompromis, »pakkeløsningen«, hvori den nye konventions hovedelementer var indeholdt, der foruden art. 5 omfattede nærværende bestemmelse og art. 8.

Resultatet blev, som det fremgår af *art. 6,1 (a),* at der blev flertal for kilo/kolloreglen. Selv om bestemmelsen således bygger på Visby-reglerne, er der dog som nævnt visse forskelle.

Således er begrebet »unit« blevet tydeliggjort ved benyttelsen af formuleringen »shipping unit«. Dermed har man forsøgt at undgå de problemer ved fortolkningen, som er forårsaget af, at visse lande anvender begrebet »freight unit«. Men selv begrebet »shipping unit« vil kunne skabe fortolkningsproblemer, idet f.eks. en bulklast næppe kan anses for at udgøre en »shipping unit«, og tilsvarende problemer vil kunne opstå ved træladninger o. lign., såfremt ladningen ikke fragtes i enheder. Domstolene vil antagelig her stå overfor problemet, om man skal vælge at tillempe begrænsning pr. fragtenhed eller anden vægt-eller volumenenhed.

Begrænsningsbeløbene blev også fastsat med udgangspunkt i Visby-reglerne med en mindre forhøjelse på ca. 25 pct. forårsaget af den siden 1968 stedfundne inflation. For så vidt angår dette spørgsmål må nærværende bestemmelse sammenholdes med art. 26, der fastsætter den værdienhed, der skal benyttes. Man har her, som ved den i 1976 netop vedtagne nye konvention om begrænsning af rederes ansvar, valgt som hovedregel at anvende den såkaldte SDR (Special Drawing Right), jfr. bemærkningerne herom til art. 26. Beløbene i art. 6,1 (a) bliver herefter omregnet til danske kroner ca. 6.250 pr. kollo eller anden enhed af godset eller ca. 18,75 kr. pr. kilo, cfr. her Visby-reglerne og sølovens § 120, stk. 2, ca. 5.000 kr/15 kr.

I *art. 6,1 (b)* findes en særregel vedrørende begrænsning af forsinkelsesansvaret. Herefter er ansvaret begrænset til 2 ½ gange fragten for det forsinkede gods, dog aldrig mere end fragten ifølge hele fragtaftalen.

Er bortfragteren samtidig ansvarlig såvel for skade på godset som for forsinkelse, skal det samle-

de erstatningsansvar, jfr. *art. 6,1 (c),* dog aldrig overstige den erstatning, som skulle have været erlagt, om der havde været tale om et totaltab af det pågældende gods.

Alt i alt må det nok kunne fremhæves, at de vedtagne begrænsningsbeløb er moderate. Fra nogle vestlige landes side blev det fremhævet, at der kunne have været tale om væsentlig højere beløb, om man havde bevaret fritagelsen for de nautiske fejl. Det var dog tydeligt, at de fleste u-lande foretrak de lave beløb for en genindførelse af fritagelsen for nautiske fejl. Bestemmelserne vedrørende begrænsningsbeløbene må dog sammenholdes med art. 33, der indeholder en særlig regel om revision af disse beløb, der er en undtagelse fra den almindelige revisionsbestemmelse i art. 32.

I *art. 6,2 (a)* har man svarende til Haag-Visby-reglernes art. 5-c), jfr. sølovens § 120, stk. 3, fastsat en særlig containerregel, der indledes med en bestemmelse om, at den alene skal anvendes for at fastslå, om anvendelsen af kollo-eller kiloreglen, jfr. art. 6,1 (a), vil føre til det højeste beløb. I så tilfælde skal gods, som ikke er særskilt anført i konnossementet eller andet transportdokument, betragtes som et kollo eller anden enhed og transportindretningen som en anden enhed.

I *art. 6,2 (b)* er der indføjet som en modifikation til den foranstående regel, at den pågældende transportindretning ikke ejes eller på anden vis er stillet til rådighed af bortfragteren.

Art. 6,3 indeholder en henvisning til art. 26, der som nævnt ovenfor nærmere definerer den anvendte beregningsenhed.

I *art. 6,4* har man svarende til Haag-Visby-reglernes art. 5-g), jfr. sølovens § 120, stk. 4, 1. sætning, åbnet mulighed for, at der kan aftales et højere begrænsningsbeløb end det, der fremgår af art. 6,1. Der var derimod ikke den fornødne støtte for også at medtage Haag-Visby-reglernes bestemmelse om at anvende den deklarerede værdi som grænse for bortfragterens ansvar.

Art. 7 indeholder bestemmelser, der regulerer ikke-kontraktsmæssige krav og medhjælperens ansvar og erstatter herved Haag-Visbyreglernes art. 4 bis l)-3), jfr. sølovens § 122, stk. 1 og 2.

Art. 7,1 fastsætter, at bortfragteren skal kunne påberåbe sig konventionens bestemmelser om ansvarsfrihed og begrænsning af ansvaret, hvad enten kravet bygger på kontraktsforhold eller på ansvar udenfor kontraktsforhold.

Tilsvarende gælder, jfr. *art. 7,2,* hvis sådant krav rejses mod nogen for hvem, bortfragteren svarer under forudsætning af, at den pågældende kan bevise, at han har handlet i tjenesten. Bestemmelsen er her mere omfattende end Visby-reglerne, der begrænsede bortfragterens folk til de, der ikke er uafhængige kontrahenter, men den er i nøje overensstemmelse med den udvidede fortolkning, man anvendte, da man indarbejdede den pågældende bestemmelse i Visby-reglerne i sølovens § 122, hvor bortfragterens folk også omfatter selvstændige medhjælpere.

Endelig fastsætter *art. 7,3,* at det samlede ansvar, med undtagelse af de i art. 8 nævnte tilfælde af bortfald af begrænsningsretten, ikke skal overstige de i konventionen fastsatte ansvarsgrænser.

Bestemmelserne i art. 7,2 og 7,3 har som de tilsvarende bestemmelser i Visby-reglerne til formål at forhindre, at konventionens bestemmelser omgås ved, at sag i stedet for mod bortfragteren anlægges mod dennes ansatte, efter en konkret sag herom kaldet »Himalaya-klausulen«.

Art. 8 vedrører tab af retten til ansvarsbegrænsning og erstatter herved Haag-Visby-reglernes art. 4,5 (e), jfr. sølovens § 120, stk. 6. Som nævnt tidligere udgjorde art. 8 det sidste af den nye konventions hovedelementer og indgik som sådan i det kompromis »pakkeløsningen«, der blev resultatet af forhandlingerne på konferencen. Udgangspunktet var her, at man på det afsluttende møde i UNCITRAL havde vedtaget en formulering, der på flere punkter udvidede adgangen til at »gennembryde« begrænsningssystemet i forhold til bl.a. Visby-reglernes tilsvarende bestemmelse. I modsætning til denne, som alene medførte, at bortfragterens grove egne fejl førte til begrænsningsrettighedernes bortfald, indeholdt det for konferencen foreliggende konventionsudkast bestemmelser, der udvidede bortfragterens grove egen fejl til fejl, der var begået af ledende ansatte på rederikontoret, og for lastskaders vedkommende til visse skader forårsaget af de ansatte om bord. Denne formulering gjorde en ny konvention uacceptabel for en række vestlige lande. Efter at det senest på konferencen i 1976 vedrørende en ny konvention om begrænsning af rederes ansvar var lykkedes at få den tilsvarende bestemmelse formuleret, så den svarede til Visby-reglerne, følte man, at der måtte gøres et nyt forsøg her. I denne forbindelse er det værd at bemærke, at »UNCITRAL-draften« var udarbejdet inden 1976 konferencen og i realiteten med henblik på, at man ville undgå at få noget, der var endnu ringere i rederbegrænsningskonventionen.

Som det vil fremgå af *art. 8,1* lykkedes det at få en formulering, der ganske svarer til Visby-reglerne, d.v.s., at begrænsningsretten bortfalder, hvis det påvises, at skaden, tabet eller forsinkelsen skyldes en handling eller undladelse af bortfragteren selv foretaget forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Art. 8,2, der også nøje svarer til Haag-Visby-reglerne, her i art. 4 bis. 4, jfr. sølovens § 122, stk. 2, fastsætter, at begrænsningsretten tilsvarende bortfalder for dem, bortfragteren svarer for, om disse har handlet forsætligt eller groft uagtsomt som angivet i stk. 1.

Art. 9 omhandler dækslast. Som nævnt under bemærkningerne til art. 1,5, der definerer begrebet gods, har man i nærværende konvention ikke som i Haag-reglernes art. 1 c) undtaget dækslast fra konventionens anvendelsesområde. Begrundelsen herfor er følgende: Dels bør bortfragteren ikke have

mulighed for ansvarsfritagelse, når skaden skyldes fejl fra hans side, som ikke har deres årsag i de særlige risici, der er en følge af lastning på dæk. Endvidere omfatter en stor del af nutidens dækslast containere hvori godset ikke er udsat for særlige risici, specielt ikke når det transporteres på de særlige containerskibe. Det er i sådan fart også almindeligt, at bortfragteren i sådanne tilfælde frivilligt underkaster sig Haag-reglernes ansvar. Endelig er det ofte på moderne skibe, som f.eks. shelterdækere vanskeligt at afgøre, hvor grænsen går mellem dæk- og rumlast. På denne baggrund har man fundet, at konventionen også bør omfatte dækslast, og art. 9 regulerer så, i hvilke tilfælde godset må lastes på dæk.

Ifølge *art. 9,1* har man, i øvrigt svarende til sølovens § 91, fastsat, at bortfragteren kun må laste gods på dæk, når det har hjemmel i aftale, sædvane eller dette sker på grund af særlige regler, der kræver dette. Som eksempel på sædvane kan nævnes træladninger eller befordring af gods i containere med specialbyggede containerskibe, og som tilfælde af særlige regler kan nævnes sikkerhedsregler ved transport af visse typer af farligt gods, se f.eks. § 7, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 575 af 27. december 1971 om transport til søs af farligt gods. Ansvar for gods, som som retsmæssigt føres på dæk, reguleres af hovedreglen i art. 5.

Art. 9,2 har primært til formål at beskytte den modtager, som skal indløse et konnossement. Da dækslast generelt indebærer større risici for, at godset er beskadiget ved fremkomsten, pålægges der bortfragteren en pligt til at oplyse, om afladeren og bortfragteren har aftalt, at godset skal eller kan lastes på dæk. Sådanne aftaler forekommer især i containerfarten, hvor det kan være svært på forhånd at fastslå, hvilke containere der skal lastes på eller under dæk. Denne aftale skal være indføjet i konnossementet, eller om et sådant ikke er udstedt i et andet transportdokument, der udgør bevis for befordringen. I mangel af en sådan tilføjelse i transportdokumentet har bortfragteren bevisbyrden for, at en aftale foreligger. Da denne bestemmelse ikke kan fortolkes som et krav om, at der skal udstedes dokument i tilfælde af dækslast, kan den særlige bevisbyrderegel få betydning ved dokumentløse transporter, hvor bortfragteren så på anden vis må bevise, at der var aftalt dækslast. Sådan bevis er dog ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en trediemand, som var i god tro, svarende til sølovens § 161, stk. 1.

Har bortfragteren på trods af, at dette ikke var tilladt, jfr. art. 9,1, lastet godset på dæk, eller har han, jfr. art. 9,2 i.f., ikke mulighed for at føre bevis herfor, fastsætter *art. 9,3* jfr. 1937-sølovens § 162, stk. 2, at han ifalder et objektivt erstatningsansvar, altså et ansvar uden skyld, cfr. art. 5,1 for skade, tab eller forsinkelse, som alene er forårsaget af, at godset er lastet på dæk. Spørgsmålet om eventuel begrænsning af ansvaret reguleres dog også i dette tilfælde af bestemmelserne i art. 6 og 8.

Er godset derimod på trods af en

udtrykkelig bestemmelse herom lastet på dæk, fastsætter *art. 9,4* dog, at bortfragteren ifalder et ubegrænset ansvar.

Art. 10. Som noget nyt, der ikke findes tilsvarende i hverken Haag- eller Haag-Visby-reglerne, har man her og i art. 11 reguleret ansvaret i de tilfælde, hvor en anden bortfragter, end den med hvem transportaftalen oprindeligt er indgået, udfører transporten. Disse bestemmelser har deres oprindelse i de nordiske sølove, således som disse blev ændret i 1973. Om den nærmere begrundelse herfor kan henvises til sølovsudvalgets 4. betænkning nr. 642/1972 s. 24 f. Hovedprincippet er efter sølovens § 123, at den oprindelige bortfragter er ansvarlig for hele befordringen, som om han selv havde udført denne, mens den udførende bortfragter alene er ansvarlig for sin del af befordringen. Dette gælder, selv om konnossement er udfærdiget af skibsføreren på den udførende bortfragters skib. § 168, stk. 3, indeholder en undtagelse fra denne hovedregel. I de tilfælde, hvor det er aftalt eller fremgår af omstændighederne, at befordringen af godset helt eller delvis skal udføres af en anden end den oprindelige bortfragter, kan han forholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, mens godset er i den udførende bortfragters varetægt.

Art. 10,1 gengiver hovedreglen i sølovens § 123, stk. 1, om, at den oprindelige bortfragter er ansvarlig i overensstemmelse med konventionens bestemmelser for hele befordringen, uanset at transporten eller en del heraf udføres af en anden. Dette ansvar omfatter også handlinger og undladelser, der skyldes ansatte eller medhjælpere hos den udførende bortfragter.

Art 10,2 fastsætter, jfr. sølovens § 123, stk. 2, at den udførende bortfragter er ansvarlig i overensstemmelse med konventionens bestemmelser for sin del af transporten. Gøres ansvar gældende mod nogen, for hvem den udførende bortfragter svarer, finder bestemmelserne i art. 7,2 og 3 samt art. 8,2 om ret til at benytte sig af indsigelser og ansvarsbegrænsning tilsvarende anvendelse svarende til sølovens § 123, stk. 2, sidste pkt.

Art. 10,3 regulerer den situation, hvor den oprindelige bortfragter har påtaget sig et strengere ansvar, end konventionen fastsætter, eller har fraskrevet sig rettigheder i henhold til konventionen. En sådan aftale binder i så fald alene den udførende bortfragter i det omfang, han udtrykkeligt og skriftligt har tilsluttet sig denne. Den oprindelige bortfragters forpligtelser i henhold til sådanne aftaler består i alle tilfælde under hele transporten.

Art. 10,4 fastslår, at såfremt den oprindelige og den udførende bortfragter begge er ansvarlige, hæfter de solidarisk, og at det samlede ansvar, som de, og dem de svarer for, jfr. *art. 10,5,* dog ikke skal overstige de i konventionen fastsatte begrænsningsbeløb svarende til sølovens § 123, stk. 3.

Ifølge *art. 10,6* skal denne artikel ikke påvirke den regresret, som den oprindelige og den udførende bortfragter måtte have imod hin-

anden.

Art. 11, der vedrører gennemgangsbefordring, indeholder en undtagelse fra hovedreglen i art. 10 og svarer derved til bestemmelsen i sølovens § 168, stk. 3. For det tilfælde, at det af fragtaftalen udtrykkeligt fremgår, at en bestemt del af befordringen skal udføres af en anden navngiven person, fastsætter *art. 11,1,* at den oprindelige bortfragter i fragtaftalen kan fraskrive sig ansvaret for tab, skade eller forsinkelse, som skyldes årsager, der indtraf, mens godset var i den udførende bortfragters varetægt. Den oprindelige bortfragter har dog bevisbyrden for, at skaden skyldes en sådan hændelse, en bestemmelse der ikke genfindes i søloven, men som ville følge af almindelige processuelle regler.

Mere direkte adskiller bestemmelsen sig dog fra sølovens § 168, stk. 3, på følgende punkter. Art. 11,1 omfatter alene tilfælde af gennemgangsbefordring, mens sølovens bestemmelse også omfatter de tilfælde, hvor hele befordringen udføres af en anden. Det må dog i denne forbindelse erindres, at hovedformålet med sølovens bestemmelse, jfr. sølovsudvalgets 4. betænkning, side 25, var at løse problemerne omkring gennemgangsbefordring. Endvidere kræver art. 11,1 en udtrykkelig aftale, mens det efter søloven er nok, at det er aftalt eller fremgår af omstændighederne. Det er nok tvivlsomt, om der heri ligger nogen større skærpelse. Det gør der derimod i kravet om, at den udførende bortfragters navn skal være nævnt i aftalen. En betingelse, der kan give problemer i de tilfælde, hvor man på tidspunktet for aftalens indgåelse nok var klar over, at en del af transporten skulle udføres af en anden, men at man endnu ikke ved, hvilket rederi der skal påtage sig denne del. Endelig er det en betingelse for den oprindelige bortfragters ansvarsfrihed, at det er muligt at sagsøge den udførende bortfragter, jfr. bestemmelserne i art. 21, 1 og 2, der indeholder konventionens jurisdiktionsbestemmelser.

De stramninger, der således er foretaget i forhold til sølovens tilsvarende bestemmelse, må ses som en følge af, at der oprindelig var megen modstand imod overhovedet at have en bestemmelse som art. 11 i den nye konvention. Mange lande forstod oprindeligt slet ikke meningen med denne bestemmelse ved siden af hovedreglen i art. 10, som de fandt måtte gælde i alle tilfælde. Kun et stort arbejde ikke mindst fra de nordiske landes side var skyld i, at man bevarede denne bestemmelse.

Af *art. 11,2* fremgår det, at bestemmelsen i art. 10,2 om den udførende bortfragters ansvar også finder anvendelse ved gennemgangsbefordring. Med denne bestemmelse har man søgt at afhjælpe det problem, som en aflader kunne komme ud for, såfremt national lovgivning skulle skabe hindringer for at gøre den udførende bortfragter ansvarlig, fordi han ikke er part i transportaftalen. Da det, jfr. art. 23,3 skal fremgå af transportdokumentet, at befordringen er undergivet konventionens bestemmelser, skulle der selv i et ikke-konventionsland være

skabt sikkerhed for, at befragteren kan rejse sag mod den udførende bortfragter.

Under overskriften *»Afladerens ansvar«* indeholder konventionen her i art. 12 og i den følgende bestemmelse regler, der dels mere generelt, dels specielt med henblik på farligt gods fastlægger afladerens ansvar og dermed erstatter Haag-reglernes tilsvarende bestemmelser.

Art. 12 svarer således til Haag-reglernes art. 4,3, jfr. sølovens § 97, stk. 1, hvorefter afladeren ikke er ansvarlig for tab, der rammer bortfragteren, eller skader på skibet, medmindre han selv, eller nogen han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

Art. 13 erstatter Haag-reglernes art. 4,6, jfr. sølovens §§ 92, 97,2 og 119.

Bestemmelsen fastslår først i *art. 13,1 en* pligt for afladeren til på rimelig vis at afmærke farligt gods som farligt. Dernæst fastsætter *art. 13,2,* at afladeren skal underrette den oprindelige bortfragter eller den udførende bortfragter, til hvem godset leveres, om godsets farlige karakter, og hvis dette er påkrævet tillige om de nødvendige sikkerhedsregler, der skal iagttages. Det er ej anset for rimeligt at kræve, at afladeren altid skal oplyse om de nødvendige sikkerhedsregler, idet afladeren ofte benytter det samme rederi til transport af tilsvarende gods. I sådanne tilfælde må det anses for tilstrækkeligt, at de nødvendige oplysninger er givet én gang. Det må herefter blive rederiets sag at påse, at de nødvendige sikkerhedsregler også fortsat iagttages. Visse rederier har endvidere specialiseret sig i transport af farligt gods og har derfor større ekspertise i behandlingen af sådant gods end afladeren. Ej heller i sådanne tilfælde bør afladeren have en ubetinget pligt til at underrette om de nødvendige sikkerhedsregler.

Har afladeren, hvor han, jfr. ovenfor, var forpligtet hertil, undladt at give de fornødne oplysninger, og har den transportør, til hvem godset er overleveret, ikke på anden vis fået underretning om godsets karakter, er afladeren ifølge *art. 13,2 (a)* ansvarlig på objektivt grundlag, d.v.s. uden skyld, cfr. her den generelle regel i art. 12, for al skade, der er en følge af befordringen af sådant gods. Godset kan i så fald endvidere, jfr. *art. 13,2 (b)* losses, uskadeliggøres eller tilintetgøres uden pligt til at betale erstatning til ladningsejeren.

De sanktioner, som art. 13,2 giver mulighed for, finder således ikke anvendelse, såfremt afladeren har opfyldt sin oplysningspligt. Dette gælder også i de tilfælde, hvor den transportør, der først modtager godset, undlader at videregive modtagne oplysninger til en anden transportør, der senere overtager godset, og dette forårsager skade,eller såfremt han, efter at han efterfølgende har opdaget godsets farlige karakter, benytter sig af de rettigheder, han har efter art. 13,2 (b). Et eventuelt erstatningskrav må her rettes mod den første transportør. Det samme gælder, såfremt den første transportør, om end afladeren har undladt at give ham de fornødne op-

lysninger, dog har kendskab til godsets farlige karakter og de nødvendige sikkerhedsregler, der skal iagttages, men undlader at underrette senere transportører herom.

Art. 13,3 tager højde for den situation, hvor en senere transportør rent faktisk har kendskab til godsets farlige karakter, om end han ikke har modtaget de fornødne oplysninger herom fra den første transportør. Han kan f.eks. tidligere have udført lignende transporter af tilsvarende farligt gods fra den samme aflader, men leveret gennem forskellige underbortfragtere. Har han således gennem tidligere kontakter med den pågældende aflader eller via sin ekspertviden vedrørende transport af farligt gods kendskab til godsets farlige karakter, kan han ikke til sin fordel anvende bestemmelsen i art. 13,2.

I de tilfælde, hvor art. 13,2 ikke kan anvendes eller i henhold til art. 13,3 ikke kan påberåbes, er afladeren således ikke ansvarlig på objektivt grundlag for de skader, som godset forårsager for transportøren. Derimod finder de generelle bestemmelser i art. 12 om afladerens almindelige culpaansvar anvendelse. I sådanne tilfælde må transportøren ikke losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, medmindre der er tale om den specielle situation, som art. 13,4 beskriver.

Art. 13,4 vedrører det tilfælde, at godsets farlige egenskaber fører til, at der opstår fare for mennesker, skib eller gods. I så fald har transportøren, uanset han ved lastningen kendte godsets beskaffenhed, alt efter hvad omstændighederne kræver, ret til uden anden pligt til at erstatte skaden, end der måtte følge af reglerne om almindeligt havari eller af de almindelige regler om bortfragterens ansvar, jfr. art. 5, at losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset. Er godsets farlige egenskaber blevet udløst som følge af fejl i behandlingen af godset udvist af bortfragteren, eller har den udførende bortfragter handlet culpøst, vil dette give ladningsejeren ret til erstatning.

I de følgende *artikler 14-18* er der indeholdt en række bestemmelser om transportdokumentet.

Som nævnt i bemærkningerne foran til art. 1,6 definitionen af fragtaftalen og til art. 2 vedrørende konventionens anvendelsesområde finder denne anvendelse uden hensyn til, om der er udstedt konnossement eller andet transportdokument. Der er imidlertid fortsat behov for en række bestemmelser med relation til konnossementet ikke mindst i relation til de retsvirkninger, der specielt er knyttet til dette dokument. Hovedparten af de følgende artikler, nemlig 14-17, vedrører derfor konnossementet, mens alene art. 18 indeholder en bestemmelse om det ikke-negotiable transportdokuments bevisvirkning.

Art. 14 indeholder bestemmelser om konnossementets udstedelse og erstatter herved Haag-reg-1ernes art. 3,3 indledningen, jfr. sølovens § 95 og § 151, stk. 1.

Ifølge *art. 14,1* skal bortfragteren eller den udførende bortfragter på afladerens forlangende udstede konnossement, når han har

modtaget godset i sin varetægt.

I *art. 14,2* er det dernæst anført, at konnossementer kan undertegnes af sådanne personer, der er bemyndiget hertil af den oprindelige bortfragter. Det fremhæves herefter, at skibsføreren på den udførende bortfragters skib skal anses for at være i besiddelse af en sådan bemyndigelse, jfr. § 95, stk. 1. Man har herved søgt at løse den uklarhed, der har været en følge af benyttelsen af den såkaldte »identity of carrier klausul«, hvorefter fragtaftalen alene skulle anses for indgået mellem rederen på det eller de skibe, der anvendes til transporten og afladeren. Et østrigsk forslag under konferencen om efter »the master of the ship« i art. 14,2 at tilføje »or the port agent« fandt man var for vidtgående.

Endelig fremhæver *art. 14,3,* at underskriften på konnossementet også kan være trykt eller udført ved hjælp af andre særlige anførte mekaniske eller elektroniske metoder, hvilket sidste ikke mindst USA med henblik på fremtidig benyttelse af EDB lagde stor vægt på, alt dog under forudsætning af at det er i overensstemmelse med udstedelseslandets lovgivning.

Art. 15 fastsætter konnosementets indhold. Den lange opregnin af oplysninger er på sin vis et ganske dækkende udtryk for de langvarige og til tider noget forvirrede drøftelser, der fandt sted ved behandlingen af denne bestemmelse under konventionens forberedelse i UNCITRAL, og som til en vis grad fortsatte under konferencen.

Udformningen af indledningen til *art. 15,1* »The bill of lading must include« kunne give det indtryk, at de nævnte oplysninger er obligatoriske, men konventionen indeholder ingen bestemmelser om sanktion i tilfælde af, at de udelades. Noget sådant kan dog formentlig fastsættes i national lovgivning. Om hvorvidt manglende oplysninger påvirker dokumentets karakter som konnossement kan henvises til bemærkningerne til art. 15,3.

Vedrørende den lange opregning kan nævnes følgende:

Art. 15,1 (a) og (b) svarer stort set til Haag-reglernes art. 3,3, jfr. sølovens § 152, stk. 1, nr. 1-3. Under forhandlingerne på selve konferencen blev der yderligere til (a) føjet oplysninger om godsets eventuelle farlige karakter, der nærmest må betragtes som et supplement til bestemmelserne i art. 13.

Art. 15,1 (c) og (d) kræver næppe særlig forklaring.

Art. 15,1 (e) - (k) svarer til sølovens §§ 151, 152, stk. 1, nr. 4-6 og 155.

Art. 15,1 (1) er taget med efter forbillede i GMR art. 6,1 (k for at sikre, at konventionens bestemmelser respekteres også i de tilfælde, hvor sagsanlæg finder sted i et ikke-konventionsland.

Art. 15,1 (m) følger af sølovens § 161.

Art. 15,1 (n) var et nyt forslag fremsat af Indien under selve konferencen, og det bør bemærkes, at bestemmelsen kun finder anvendelse, hvor der foreligger en udtrykkelig aftale og ikke siger noget om, hvilket tidspunkt eller tidsrum, der skal være tale om.

Art. 15,1 (o) er ligeledes et nyt

forslag fra selve konferencen stillet af UK. Det må ses som et naturligt supplement til den bestemmelse i art. 6,4, der henvises til.

Art. 15,2 vedrørende udstedelse af modtagelseskonnossementer erståtter her Haag-reglernes art. 3,7, jfr. sølovens § 151, stk. 2.

Ifølge *art. 15,3* skal en eventuel udeladelse af de i art. 15,1 anførte oplysninger ikke påvirke dokumentets karakter af at være et konnossement under forudsætning af, at de betingelser, som er fastsat i art. 1,7 vedrørende definitionen af et konnossement, er opfyldt. Det fremgår heraf, at konnossementet i hvert fald må opfylde visse minimumsoplysninger om hvad slags gods, der er modtaget, bortfragterens navn og bestemmelsesstedet.

Art. 16 vedrører bortfragterens adgang til at tage forbehold overfor oplysninger i konnossementet samt vedrørende konnossementets beviskraft.

Art. 16,1 erstatter Haag-reglernes art. 3,3 i.f. og svarer stort set til indholdet af sølovens §§ 152, stk. 2, og 161, stk. 2. Bortfragteren er herefter ikke forpligtet til i konnossementet at optage sådanne oplysninger om godset, som han har rimelig anledning til at mistænke ikke svarer til, hvad han faktisk har modtaget, eller som han ikke har haft rimelig mulighed for at undersøge. Svarende til nordisk ret, jfr. sølovens ovennævnte bestemmelse, har bortfragteren ikke ret til blot at udelade oplysninger, som han tror er urigtige, eller som han ikke har haft mulighed for at kontrollere. Han skal i stedet medtage disse oplysninger, men i konnossementet udtrykkeligt gøre bemærkning om, at han må tage forbehold overfor, om de er korrekte samt begrundelsen for mistanken eller de manglende muligheder for at undersøge godset. Alment formulerede reservationer som »said to contain« vil ej her være tilstrækkeligt.

Art. 16,2 svarer til sølovens § 161, stk. 3, hvorefter godset skal anses for at være modtaget i god synlig tilstand, såfremt konnossementet mangler oplysninger om godsets tilstand. Det følger af bestemmelsen, at bortfragteren er pligtig at gøre anmærkning herom i konnossementet, såfremt han ved undersøgelsen af godset opdager eller burde have opdaget, at godset var beskadiget. Tilsvarende gælder, såfremt emballagen er mangelfuld, idet »gods«, jfr. definitionen heraf i art. 1,5, også omfatter indpakningen.

Art. 16,3 beskriver konnossementets beviskraft og erstatter herved Haag-Visby-reglernes art. 3,4, jfr. sølovens § 161. Denne bestemmelse indebærer, at bortfragteren pålægges et fingeret transportansvar for oplysningerne i konnossementet. Bestemmelsen har som art. 3,4 i Haag-Visby-reg-1erne sin oprindelse i engelsk rets »estoppelregel«, jfr. sølovsudvalgets 4. betænkning nr. 642/ 1972 s. 28 f. Bestemmelsen udelukker ikke, at national ret suppleres med regler som i sølovens § 162 om et mere direkte ansvar for oplysninger i konnossementet.

Ifølge *art. 16,4,* der svarer til sølovens §§ 112 og 160, men som ikke findes i Haag-reglerne, har konnossementet også beviskraft ved

spørgsmålet om bortfragterens forpligtelse til at betale fragt og godtgørelse for overliggetid. Savnes der oplysninger herom i konnossementet kan de ikke gøres gældende overfor modtageren, medmindre andet bevises. Modbevis kan ej gøres gældende overfor en godtroende konnossementsindehaver.

Art. 17 vedrører afladerens ansvar for urigtige oplysninger i konnossementet og i forbindelse hermed spørgsmålet om benyttelse af indemnitetserklæringer, de såkaldte »back letters«, hvorved man forstår et tilsagn fra afladeren til bortfragteren om at holde denne skadesløs for tab, han måtte lide ved at udstede rent konnossement i tilfælde, hvor der burde være givet påtegning på konnossementet om varens tilstand.

Art. 17,1 svarer til Haag-reglernes art. 3,5, jfr. sølovens § 153 om, at afladeren overfor bortfragteren er ansvarlig for rigtigheden af de angivelser om godset, der efter hans opgivelse og på hans forlangende er optaget i konnossementet.

Art. 17,2-4 behandler back letters. Tilsvarende bestemmelse findes ikke i Haag-reglerne. Derimod indeholder søloven i § 162 en mere generel regel, hvorefter bortfragteren overfor en trediemand, der lider tab ved at indløse et konnossement i tillid til rigtigheden af de oplysninger, der er optaget i dette, bliver ubegrænset ansvarlig indenfor det i konnossementet anførte beløb. Endvidere indeholder sølovens § 163 en pligt **til,** at bortfragteren overfor modtageren giver oplysning om, at der er udstedt indemnitetserklæring. Af bemærkningerne til sidstnævnte bestemmelse, der er fra sølovsændringen i 1937, se Rigsdags Tidende 1936-37 Tillæg A sp. 4245 f.f., fremgår det, at man allerede på dette tidspunkt overvejede at indføre bestemmelser svarende til, hvad der nu er indeholdt i art. 17,2-4, men at man bl.a. som følge af manglende international enighed herom undlod dette. Et problem, man også dengang var opmærksom på, var tilfælde, hvor det ville være urimeligt at forbyde benyttelsen af indemnitetserklæringer i situationer, hvor det virkelige forhold kun med stort besvær eller store omkostninger kunne bringes på det rene, og hvor det måske kun vedrørte rene ubetydeligheder. Trods modstand fra mange landes side lykkedes det også her, som det fremgår af konventionen at undgå et generelt forbud mod anvendelsen af indemnitetserklæringer.

Art. 17,2 anfører først, at back letters ikke af bortfragteren kan påberåbes overfor en trediemand.

Efter *art. 17,3* skal et back letter derimod have gyldighed i forholdet mellem bortfragteren og afladeren. Bestemmelsen indeholder dog en modifikation for det tilfælde, at bortfragteren med forsæt søger at bedrage en trediemand, der i tillid til konnossementets indhold indløser dette. I så fald vil bortfragteren ej heller med hjemmel i indemnitetserklæringen kunne fremsætte krav mod afladeren, og han vil, jfr. *art. 17,4,* endvidere ikke overfor trediemand kunne påberåbe sig reglerne om begræns-

ning af ansvaret. Flere lande søgte, men forgæves, at få udeladt art. 17, 3-4, som mange fandt bedre blev reguleret i national ret, bl.a. fordi der i realiteten var tale om strafferetslige regler, som man her indføjede i en privatretlig konvention. Imidlertid må reglerne nok anses for at være i overensstemmelse med nordisk ret og et naturligt led i den udvikling, der internationalt er sket, siden bemærkningerne til § 163 blev skrevet i 1937.

Art. 18, der vedrører andre dokumenter end konnossementet, fastsætter, at når sådanne dokumenter udstedes af bortfragteren som bevis for modtagelse af godset, skal det, om ikke det modsatte bevises, anses som bevis for, at der er indgået en fragtaftale, samt at godset er modtaget, som det beskrives i dokumentet. Konventionen indeholder i øvrigt ikke bestemmelser om sådanne dokumenters indhold.

Art. 19 indeholder bestemmelser vedrørende reklamation og erstatter på dette område Haag-Visby-reglernes art. 3,6, jfr. sølovens § 121.

Art. 19,1 indeholder som Haagreglerne en formodningsregel og ikke en egentlig reklamationsregel. Har modtageren ikke givet bortfragteren skriftlig meddelelse om tab eller skade senest dagen efter, at godset et leveret til modtageren, anses godset for udleveret i den stand som beskrevet i transportdokumentet, hvis ikke modbevis føres. I tilslutning hertil har man føjet en særlig bestemmelse for de tilfælde, hvor der ikke er udstedt et transportdokument. Godset skal da i tilfælde af manglende reklamation anses for at være udleveret i god stand, om ikke modbevis føres, jfr. sølovens § 121, stk. 1.

Art. 19,2 fastsætter for de tilfælde, hvor tabet eller skaden ikke kunne opdages, at formodningsreglen i art. 19,1 skal finde anvendelse, hvis skriftlig meddelelse ikke er givet inden 15 dage, efter at godset blev leveret til modtageren, jfr. sølovens §121, stk. 1, sidste pkt.

Efter *art. 19,3* er skriftlig meddelelse dog ikke nødvendig, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab af parterne ved udleveringen, jfr. sølovens I 121, stk. 2.

Art. 19,4 indeholder en forpligtelse for modtageren og bortfragteren om at give hinanden rimelig adgang til at besigtige godset jfr. sølovens § 121, stk. 3.

I *art. 19,5* har man svarende til CMR art. 30,3 fastsat en særlig regel vedrørende forsinkelse, som ikke kan gøres gældende, medmindre der inden 60 dage efter godsets faktiske udlevering til modtageren er givet skriftlig meddelelse.

Art. 29,6 fastsætter for det tilfælde, at godset helt eller delvist har været transporteret af andre end den oprindelige bortfragter, at det er tilstrækkeligt, at meddelelse er afgivet til en af dem.

I *art. 19,7* fik man under forhandlingerne på selve konferencen efter forslag fra Pakistan og efter en del modstand fra en række andre lande indsat en ny bestemmelse, hvorefter der skulle gælde en tilsvarende formodning, som gælder vedrørende bortfragteren, for at afladeren *ikke* ved fejl eller forsømmelse havde forårsaget tab

eller skade, medmindre modbevis føres, såfremt bortfragteren respektive den udførende bortfragter ikke giver skriftlig meddelelse inden 90 dage efter enten tidspunktet for sådant tab eller skade eller efter udleveringen af godset, jfr. art. 4,2 afhængig af, hvad der måtte give det seneste tidspunkt.

Endelig har man i *art. 19,8* svarende til bestemmelsen i art. 4,3, der identificerer bortfragteren og afladeren med dem, disse svarer for, med henblik på bortfragteren dog begrænset til foruden personer, der handler direkte på dennes vegne, til alene at skulle omfatte »the master or the officer in charge of the ship«, hvorved man har søgt at undgå, at en meddelelse til en i relation til ladningen uvedkommende person på skibet ikke skal udløse de ovennævnte formodningsregler.

Art. 20 indeholder regler om forældelse og erstatter herved de tilsvarende bestemmelser i Haag-Visby-reglernes art. 3,6, jfr. sølovens § 291.

Efter *art. 20,1* forlænges forældelsesfristen i forhold til Haag-Visby-reglerne fra 1 til 2 år, ligesom bestemmelsen finder anvendelse på alle krav, der har relation til fragtaftalen og således også omfatter bortfragterens krav mod afladeren eller modtageren.

Art. 20,2 fastsætter forældelsestidens begyndelse, således at tiden skal regnes fra den dag, hvor transportøren har udleveret godset eller en del deraf, hvor intet gods udleveres, fra den sidste dag, hvor godset burde have været udleveret. I tilslutning hertil anfører *art. 20,3,* at den dag, hvor fristen begynder at løbe, ej skal medregnes.

Art. 20 4 giver mulighed for en forlængelse af fristerne. I *art. 20,5* har man medtaget en regel om forældelse af regreskrav, der svarer til Haag-Visby-reglernes art. 3,6 bis, jfr. sølovens § 291, stk. 2.

Art. 21 fastsætter bestemmelser om jurisdiktion. Som nævnt i indledningen var Haag-reglernes manglende regulering af jurisdiktionsklausuler et af de ankepunkter, der blev fremført fra u-lande og andre typiske afskibernationer som begrundelse for en revision af de gamle regler. Denne manglende regulering har ført til, at mange liniekonnossementer indeholder klausuler, som forårsager, at sagsanlæg kun kan finde sted i rederens hjemland. Nærværende bestemmelse har til formål at begrænse den slags klausuler.

Art. 21,1 fastsætter på linie med, hvad man har indført senest bl.a. i Athen-konventionen fra 1974 om transport til søs af passagerer og deres rejsegods art. 17, jfr. sølovens § 199, et antal jurisdiktioner, der efter sagsøgerens valg kan anvendes ved søgsmål, som vedrører befordring i henhold til konventionen. Sagsøgeren kan her vælge mellem følgende:

a) Den stat, hvor sagsøgte har sit hovedforretningssted eller i mangel heraf sin bopæl.

b) Den stat, hvor aftalen blev indgået, såfremt sagsøgte har et forretningssted der, eller gennem hvis medvirken aftalen blev indgået.

c) Den stat, hvor laste- eller lossehavnen er beliggende.

d) Den yderligere stat, som med henblik herpå er anført i fragtaftalen.

Hvilken domstol, der skal anvendes i den pågældende stat, afgøres af vedkommende stats egne forumregler. Således som bestemmelsen er udformet, er sagsanlæg ikke begrænset til konventionsstater. Baggrunden herfor er, at man bl.a. ønsker at beskytte den sagsøger, der i medfør af a) - c) ellers ikke ville have mulighed for at rejse sag i en ikke-kontraherende stat.

Art. 21,2 omhandler jurisdiktionsspørgsmål i forbindelse med arrest. Bestemmelsen er udtryk for et kompromis, efter at man specielt fra USA's side under forhandlingerne i UNGITRAL havde gjort forsøg på at få indført en yderligere regel ved siden af konnossementsklausuler og arrestfora, som ville give mulighed for, at ladningsejeren også skulle kunne gennemføre krav ved såkaldte »in rem actions«, d.v.s. at sagen anlægges mod skibet, hvorved han skulle få mulighed for at få dækning for sine krav. Dette forslag, som støttedes af u-landene, modarbejdedes af en række søfartsnationer, fordi det åbnede helt ubegrænsede muligheder for ladningsejerne til at rejse sag i jurisdiktioner som ikke havde den ringeste tilknytning til fragtaftalen.

Art. 21,2 medfører, at sagsanlæg også kan finde sted i en konventionsstat, hvor det skib, med hvilket godset er blevet transporteret, eller et andet skib tilhørende samme rederi er blevet gjort til genstand for arrest i overensstemmelse med det pågældende lands lovgivning og international ret herom. Såfremt sagsøgte, d.v.s rederen, stiller sikkerhed for kravet, skal han dog have ret til at forlange, at sagsanlægget ved det pågældende arrestforum ophæves, hvorefter sagsøgeren på ny kan rejse sag ved en af de i art. 21,1 anførte jurisdiktioner.

Når art. 21,2 alene finder anvendelse i tilfælde af arrest i en konventionsstat, har det sin forklaring i, at man ikke kan påregne, at en ikke-konventionsstat vil have de nødvendige processuelle regler herom.

Art. 21,3 fastslår først, at det ikke er tilladt at anvende andre end de i art. 21,1 og 2 anførte jurisdiktioner, og sagsøgeren har altid ret til at vælge mellem de i 21,1 opregnede jurisdiktioner, uanset om transportaftalen indeholder bestemmelser, der alene giver mulighed for sagsanlæg ved et bestemt lands domstole. Det fremhæves dog herefter, at de nævnte jurisdiktionsbestemmelser ikke skal være til hinder for, at der foretages udlæg eller arrest (provisional or protective measures) i en anden stat end dem, der er anført i art. 21,1.

Art. 21,4 indeholder nogle særlige bestemmelser om litispendens- og resjudicata-virkning, d.v.s. vedrørende spørgsmål om at rejse en ny sag vedrørende samme krav. Bestemmelsen går ud på, at en ny sag mellem de samme parter om samme krav kun kan rejses, når dommen i den først afgjorte sag ikke er retskraftig i den stat, hvor et nyt sagsanlæg ønskes foretaget.

Endelig fremgår det af *art. 21,5,*

at aftaler om en anden jurisdiktion end anført i nærværende bestemmelse, der først er indgået, efter et krav i henhold til fragtaftalen er opstået, skal være gyldige.

Art. 22 indeholder regler vedrørende voldgiftsklausuler, der er medtaget som en naturlig konsekvens af de tilsvarende jurisdiktionsbestemmelser i art. 21.

Art. 22,1 fastslår, at det er tilladt at indgå voldgiftsaftaler, men kræver, at disse skal være skriftlige.

Art. 22,2 fastsætter dernæst vedrørende voldgiftsklausuler indeholdt i et certeparti, at bortfragteren ikke skal kunne påberåbe sig en sådan klausul imod en godtroende konnossementsindehaver, medmindre klausulen indeholder bestemmelser om, at den også finder anvendelse overfor konnossementserhververen. Endvidere må bestemmelsen forstås således, at voldgiftsklausulen skal fremgå af konnossementet.

Art. 22,3 fastsætter svarende til art. 21,2, hvor voldgift kan finde sted efter sagsøgerens valg, og *art. 22,4* pålægger voldgiftsmændene at følge disse bestemmelser, som ifølge *art. 22,5 skal udgøre en ufravigelig del af enhver voldgiftsaftale.*

Endelig giver art. 22,6 svarende til art. 21,5 mulighed for efterfølgende at aftale et fra bestemmelsen afvigende voldgiftssted.

Art. 23 indeholder regler for ugyldige kontraktsbestemmelser og erstatter herved Haag-reglernes art. 3,8, jfr. sølovens § 168, stk. 1. Princippet, jfr. *art. 23,1,* er som efter Haag-reglerne, at konventionens bestemmelser ikke kan fraviges til skade for afladeren. Dog medfører en sådan konventionsstridende kontraktsbestemmelse ikke, at aftalen i øvrigt bliver ugyldig.

Art. 23,2 fastslår, at konventionen ikke skal være til hinder for, at bortfragteren påtager sig forpligtelser, der går videre end konventionen fastsætter;

De følgende bestemmelser i *art. 23.3 og 4* må ses som et kompromis mellem på den ene side u-landenes synspunkter, hvorefter art. 23,1 og 2 med systemet under Haag-reglerne in mente ej i tilstrækkelig grad sikrede imod følgerne af klausuler, som det kunne være vanskeligt at bevise var i strid med konventionen, og som derfor førte til unødvendige retssager, og på den anden side de lande, som hævdede, at nogle af de omdiskuterede klausuler under visse forhold kunne være gyldige, hvorfor det ikke skulle være muligt i ethvert tilfælde at pålægge et ubegrænset ansvar.

Art. 23,3 fastsætter på denne baggrund, at ethvert konnossement eller andet transportdokument skal indeholde en henvisning til, at befordringen er underkastet konventionens bestemmelser, og at klausuler, som er til skade for ladningsejerne, er ugyldige. Art. 23.4 fastslår i tilslutning hertil, at har nogen lidt tab på grund af en ugyldig kontraktsbestemmelse eller som følge af en manglende henvisning til, at konventionens bestemmelser skal finde anvendelse, skal bortfragteren erlægge fuld erstatning i medfør af de bestemmelser, der er fastsat for tab, skade og forsinkelse. Han skal endvidere er-

statte de omkostninger, skadelidte pådrager sig for at udøve sin ret, idet dog spørgsmålet om sagsomkostninger skal fastsættes i overensstemmelse med lovgivningen i det land, hvor retssagen føres. Mens der i det af UNCITRAL udarbejdede konventionsudkast kunne rejses tvivl om, hvorvidt begrænsningsreglerne også her fandt anvendelse, idet man benyttede udtrykket »full compensation«, må det, efter at dette under konferencen blev ændret til alene »compensation«, være klart, at begrænsningssystemet skal gælde her, men selvfølgelig med mulighed for fuld erstatning, hvis der er tale om en »art. 8-situation«, d.v.s. egen-fejl fra bortfragterens side.

Art. 24 vedrører forholdet mellem konventionen og bestemmelser om fælleshavari og erstatter herved Haag-reglernes art. 5, 2. stk., sidste pkt. *Art. 24,1* fastsætter i lighed med sidstnævnte regel, at konventionen ikke skal være til hinder for tillempningen af sådanne bestemmelser i fragtaftalen eller i national lov om almindeligt havari.

Art. 24,2 foreskriver dernæst, at konventionens bestemmelser om ansvar for tab af eller skade på godset skal være afgørende for, om modtageren kan nægte at betale havaribidrag samt for bortfragterens pligt til at erstatte modtageren for, hvad denne har måttet bidrage med til havaribidrag og bjærgeløn. Da det kan tage en vis tid, førend dispachen er opgjort, har man dog gjort en undtagelse for så vidt angår forældelsesreglerne i art. 20. Denne regel var under konventionens forberedelse genstand for en del drøftelse på grund af en forskellig fortolkning af York-Antwerpenreglernes Regel D. Bestemmelsen svarer dog til den fortolkning, man har haft i de nordiske lande og UK af Regel D, og efter revisionen af denne regel i 1974, må den nu også siges at være i overensstemmelse med denne regels ordlyd.

Art. 25 regulerer forholdet til andre konventioner og erstatter herved art. 8 og 9 i Haag-Visby-reglerne.

Art. 25,1 fastsætter, at konventionen ikke skal påvirke anvendelsen af internationale regler eller national lovgivning vedrørende begrænsning af rederes ansvar, det såkaldte »globalansvar«.

Foreligger der en ret hertil jfr. sølovens 10. kapitel, kan der således blive tale om en begrænsning af ladningsejerens ret til skadeserstatning udover, hvad der fremgår af art. 6.

Art. 25,2 var en bestemmelse, der på foranledning af USSR blev indføjet under forhandlingerne på konferencen specielt med det formål at sikre mod konflikter med en særlig voldgiftskonvention fra 1972 indgået mellem en række statshandelslande. Undtagelserne fra anvendelsen af jurisdiktionsbestemmelserne i art. 21 og 22 vedrører alene processuelle spørgsmål, jfr. henvisningen til, at art. 22,4 fortsat skal finde anvendelse. Endvidere finder art. 25,2 kun anvendelse, såfremt begge parter i en konkret strid har deres forretningssted i en stat, der har tilsluttet sig en sådan særlig konvention.

Art. 25,3 fastsætter, at konventionens ansvarsregler ikke skal finde anvendelse på atomskader, såfremt indehavere af atomanlæg er ansvarlige for skader i henhold til nogle af de internationale konventioner, som findes vedrørende atomansvar eller hertil svarende national lovgivning. Bestemmelsen er udformet i overensstemmelse med konventionen om civilretligt ansvar ved søtransport af nukleart materiale fra 1971, som er tiltrådt af Danmark.

Art. 25,4 fastslår, at konventionen ikke finder anvendelse på sådan befordring af rejsegods, for hvilket bortfragteren er ansvarlig i medfør af en international konvention eller national lovgivning om befordring af passagerer og deres rejsegods, d.v.s. Athen-konventionen fra 1974, jfr. sølovens 6. kapitel.

Art. 25,5 vedrører på samme måde som Athen-konventionens artikel 2,2 forholdet til konventioner, der regulerer kombinerede transporter. Konventionsudkastet indeholdt tre alternative forslag, placeret under Final Glauses, der var udformet således, at søleddet i en multimodal transportaftale efter ikrafttrædelsen af den forventede konvention om multimodal transport i et vist omfang, varierende fra alternativ til alternativ, ville blive undtaget fra Hamborg-konventionen.

Som nævnt i bemærkningerne til art. 1,6 ønskede flertallet af u-landene ikke et forbehold om Hamborg-konventionens anvendelighed i relation til multimodaltransportkonventionen eller andre ikke ikrafttrådte konventioner. Art. 25,5 indeholder derfor i sin vedtagne form alene en begrænsning af Hamborg-konventionens anvendelighed overfor eksisterende transportkonventioner, dog med den tilføjelse, at disse konventioner også efter en revision vil bevare deres forrang i forhold til Hamborg-konventionen.

Art. 25,5 har især betydning i forhold til jernbane- og lande vejskonventionerne CIM og CMR og de østeuropæiske paralleller hertil. Søleddet i en kombineret transport er i disse konventioner undergivet regler, der svarer til Haag-reglerne.

Denne bestemmelse sammenholdt med art. 1,6 vil givet rejse en række yderligere problemer i forbindelse med de igangværende drøftelser i UNCTAD omkring ansvarssystemet i en ny konvention vedrørende kombinerede transporter. At man ikke fik gennemført en undtagelsesregel for en sådan fremtidig konvention, må formentlig tilskrives det forhold, at u-landene på Hamborg-konferencen ikke var repræsenteret af søfartspolitikere, hvilket på en række andre områder viste sig at være en stor fordel.

Art. 26 definerer den »Unit of Account«, som benyttes i art. 6. I Haag-Visby-reglerne anvendes den såkaldte Poincaréfranc, der er en fiktiv beregningsenhed, der nærmere defineres i Haag-Visby-reglernes art. 5 d), jfr. sølovens § 120, stk. 2, og § 235, stk. 3. Hensigten med denne møntenhed, der har været benyttet i en række internationale transportkonvéntio-

ner, siden den første gang blev anvendt i 1955 i en ændring til den internationale luftfartskonvention, var at få en ensartet beregning af begrænsningsbeløbene, når disse blev omregnet til national valuta. Den skulle forhindre, at forandringer i et lands valuta skulle ændre størrelser af begrænsningsbeløbene. En forudsætning herfor var dog et internationalt valutasystem, der bygger på guldværdi. Eftersom dette i stadig mindre grad er tilfældet, har der vist sig behov for at finde frem til en anden værdienhed. Det man så har fundet frem til som delvis erstatning for Poincaré-francen, er den såkaldte SDR (Special Drawing Right), som fastsættes af den internationale valutafond (IMF) på basis af »a basket« af en række valutaer i de vestlige lande. Problemet med benyttelsen af SDR er imidlertid, at bl.a. de østlige lande ikke er medlemmer af IMF og derfor hidtil har været modstandere af en sådan løsning. På den internationale luftfartskonference i Montreal i 1975 og i den ny konvention om begrænsning af rederes ansvar fra 1976 »London-konventionen« blev SDR dog indført til afløsning af Poincaré-francen i luftfartskonventionen og begrænsningskonventionen, men af hensyn til østlandene dog med en mulighed for stadig at benytte det gamle system med Poincaré-francen i de lande, der ikke var medlemmer af IMF.

Som man vil se af *art. 26,2 og 3*, har man indført et lignende system. Svarende til London-konventionen har man dog indføjet en tillægsbestemmelse i *art. 26,4*, hvorefter stater, der ikke er medlemmer af IMF, og som enten omregner deres valuta efter SDR eller benytter adgangen i stk. 2 til at anvende Poincaré-francen, har pligt til at underrette om, hvorledes de foretager denne omregning samt en forpligtelse til at sørge for, at den reelle værdi, så vidt det er muligt, er den samme, som hvis der var nyttet SDR.

Art. 27-34 indeholder final clauses vedrørende depositar (art. 27), underskrift, ratifikation m.v. (art. 28), reservationer (art. 29), ikrafttrædelse (art. 30), opsigelse af Haag/HaagVisby-reglerne (art. 31), revisionsbestemmelser i (art. 32 og 33) og opsigelsesadgang (art. 34).

Det foreliggende udkast var udfærdiget af sekretariatet og ikke endeligt godkendt af UNGITRAL inden konferencen. Udkastet rummede derfor flere alternative forslag.

Arbejdet med final clauses var henlagt til 2. komite, men artiklerne 29 og 33 blev af bl.a. tidsmæssige grunde henvist til 1. komite.

I *art. 29* bestemmes det, at en kontraherende stat *ikke* kan foretage reservationer. Hverken et fransk, japansk eller græsk forslag om reservationsadgang for så vidt angår henholdsvis den tvungne opsigelse af Haag/Haag-Visby-reglerne, backletters eller vedrørende jurisdiktion og voldgift fik således den fornødne støtte. Et russisk forslag om helt at udelade bestemmelsen blev forkastet med den begrundelse, at hvis der ikke er medtaget et udtrykkeligt forbud mod reservationer, vil en kontra-

herende stat frit kunne foretage reservationer, medmindre det er uforeneligt med konventionens hensigt og formål, jfr. Wiener-konventionen art. 19.

Art. 30,1 fastsætter ikrafttrædelsestidspunktet til et år efter deponeringen af det 20. ratifikationsinstrument. En række redernationers ønske om tillige at indsætte et tonnagekriterium fik ikke den fornødne støtte. Antallet 20 lande, der ligger over såvel Athen-konventionen fra 1974 som London-konventionen fra 1976, var baseret på et indisk forslag, der dog samtidig indeholdt forslag om, at ikrafttrædelsen skulle ske en måned og ikke - som endelig vedtaget - et år efter deponeringen af det sidste instrument.

Art. 31 indeholder som noget nyt en forpligtelse for de kontraherende stater til at opsige Haag/ Haag-Visby-reglerne ved ratifikationen af Hamborg-konventionen. Formålet med denne bestemmelse er dels at gøre det lettere for administrationerne at opsige de gamle regler, dels at mindske disse reglers betydning samt at undgå et system med flere konkurrerende regelsæt og derved gøre det mere tillokkende at ratificere Hamborg-konventionen. Fra fransk side var man betænkelig ved det rétstomme rum, der opstår mellem Hamborg stat og en Haag/Haag-Visby stat, der ikke har ratificeret Hamborg-konventionen. Det blev bl.a. påpeget, at bestemmelsen stik mod hensigten kunne have en forsinkende virkning, idet handelspartnere ville »vente på hinanden«, men der var et udbredt ønske om en sådan bestemmelse. Artiklen skal ses i sammenhæng med art. 30 og var i konventionsudkastet indsat i ikraft trædelsesartiklen. Da der er en et-årig opsigelsesfrist af Haag/ Haag-Visby-reglerne, blev ikrafttrædelsesfristen som nævnt under bemærkningerne til art. 30 ligeledes sat til et år.

Efter et fransk forslag herom indeholder *art. 31,3* en bestemmelse om, at man, uanset den ovennævnte 1 års frist kan udsætte opsigelsen af de tidligere konventioner i maksimum 5 år regnet fra den nye konventions ikrafttræden.

Art. 32 indeholder en almindelig bestemmelse om revision af konventionen i almindelighed, når 2/3 af konventionsstaterne ønsker dette.

Art. 33 omhandler i tilslutning hertil spørgsmålet om revision af begrænsningsbeløb og beregningsenhed. En konference specielt med henblik herpå kan indkaldes af FN - er der tale om ændring af begrænsningsbeløbene, dog kun såfremt der er tale om »a significant change in their real value«.

En sådan ændringskonference skal endvidere i medfør af *art. 33,2* indkaldes, hvis 1/4 af konventionsstaterne kræver dette.

Beslutningen om disse ændringer skal ifølge *art. 33,3 vedtages med 2/3 af de i konferencen deltagende stater, og Ændringerne træder ifølge art. 33,4* i kraft 1 år efter, at 2/3 af konventionsstaterne har tiltrådt disse. Sådanne ændringer kan bringes i anvendelse også overfor konventionsstater, der ikke har tiltrådt disse, jfr. *art. 33,5*, medmindre sådanne stater inden 6

måneder efter en sådan ændrings ikrafttræden har meddelt, at de ej ønsker at være bundet af ændringerne.

Endelig fastsætter *art. 33,6,* at lande, der først tiltræder konventionen, efter at der er foretaget sådanne ændringer, alene kan tilslutte sig konventionen som ændret.

Art. 34 indeholder sædvanlige bestemmelser om opsigelse af konventionen.

BILAG C

De forenede nationers konvention om transport af gods til søs 1978 (Hamburg-reglerne)

Preamble

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

Præambel

De kontraherende stater,

Som har erkendt ønskeligheden af, at der ved overenskomst fastsættes visse regler angående transport af gods til søs,

Har besluttet at afslutte en konvention med dette formål og er derfor enedes om følgende:

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

In this Convention:

1. »Carrier« means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

2. »Actual carrier« means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

3. »Shipper« means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any per-

Kapitel I. Almindelige bestemmelser

Artikel 1. Definitioner

I denne konvention betyder:

1. »bortfragter« enhver person af hvem eller i hvis navn en kontrakt om transport af gods til søs er blevet afsluttet med en aflader.

2. »udførende bortfragter« enhver person til hvem udførelsen af transporten af godset, eller en del af transporten, er blevet betroet af bortfragteren, herunder enhver anden person til hvem sådan udførelse af transporten er blevet overladt.

3. »aflader« enhver person af hvem eller i hvis navn eller på hvis vegne en kontrakt om transport af gods til søs er blevet afsluttet med en bortfragter, eller enhver person

son by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

4. »Consignee« means the person entitled to take delivery of the goods.

5. »Goods« includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, »goods« includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

6. »Contract of carriage by sea« means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. »Bill of lading« means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

8. »Writing« includes, *inter alia,* telegram and telex.

af hvem eller i hvis navn godset faktisk er blevet leveret til bortfragteren i overensstemmelse med kontrakten om transport til søs.

4. »modtager« den person, der er berettiget til at modtage godset.

5. »gods« omfatter levende dyr; Hvor godset er samlet i en container, pallet eller lignende transportmiddel, eller hvor det er emballeret, omfatter »gods« sådanne transportmidler eller emballage, hvis dette er stillet til rådighed af afladeren.

6. »kontrakt om transport til søs« enhver kontrakt ved hvilken bortfragteren påtager sig mod betaling af fragt at transportere gods ad søvejen fra en havn til en anden; en kontrakt, der omfatter såvel transport til søs som transport med andre transportmidler, skal dog kun anses som en kontrakt om transport til søs i henhold til denne konvention i det omfang, den vedrører transport ad søvejen.

7. »konnossement« et dokument, der bevidner eksistensen af en kontrakt om transport til søs og at bortfragteren har modtaget og indlastet godset samt hvorved bortfragteren forpligter sig til at udlevere godset mod tilbagelevering af dokumentet. En bestemmelse i dokumentet om at godset skal udleveres til en navngiven person eller ordre eller til ihændehaveren, anses at udgøre en sådan forpligtelse.

8. »skriftlig« omfatter *blandt andet* telegram og telex.

Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

(a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

(d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charterparties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the

Artikel 2. Anvendelsesområde

1. Bestemmelserne i denne konvention finder anvendelse på alle kontrakter om transport til søs mellem to stater, såfremt:

(a) den i transportkontrakten fastsatte lastehavn er beliggende i en kontraherende stat, eller

(b) den i transportkontrakten fastsatte lossehavn er beliggende i en kontraherende stat, eller

(c) én af de i transportkontrakten fastsatte fakultative lossehavne er den faktiske lossehavn, og denne havn er beliggende i en kontraherende stat, eller

(d) konnossementet eller andet dokument, der bevidner kontrakten om transport til søs, er oprettet i en kontraherende stat, eller

(e) konnossementet eller andet transportdokument foreskriver, at bestemmelserne i denne konvention eller en i medfør af denne udfærdiget national lovgivning skal regulere kontrakten.

2. Bestemmelserne i denne konvention finder anvendelse uanset skibets, bortfragterens, den udførende bortfragters, afladerens, modtagerens eller en hvilken som helst anden interesseret persons nationalitet.

3. Bestemmelserne i denne konvention finder ikke anvendelse på certepartier. Hvor et konnossement er udstedt i henhold til et certeparti, finder konventionens bestemmelser dog anvendelse på

Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

et sådant konnossement, såfremt det regulerer retsforholdet mellem bortfragteren og konnossementsindehaveren, som ikke er befragteren.

4. Hvis en kontrakt indeholder bestemmelser om fremtidig transport af gods i en serie af afskibninger indenfor en aftalt periode, finder konventionens bestemmelser anvendelse på hver enkelt afskibning. Dog finder bestemmelserne i stk. 3 i denne artikel anvendelse, hvor en afskibning sker i henhold til et certeparti.

Article 3. Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

Artikel 3. Fortolkning af konventionen

Ved fortolkningen og anvendelsen af bestemmelserne i denne konvention skal der tages hensyn til den internationale karakter og behovet for at fremme retsenhed.

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

Kapitel II.

Bortfragterens ansvar

Article 4. Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

(a) from the time he has taken over the goods from:

Artikel 4. Ansvarsperioden

1. Bortfragterens ansvar for godset i henhold til denne konvention dækker den periode, under hvilken godset er i bortfragterens varetægt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen.

2. Ved anvendelse af stk. 1 i denne artikel skal bortfragteren anses at have godset i sin varetægt

(a) fra det tidspunkt han har overtaget godset fra:

(i) the shipper, or a person acting on his behalf; or

(ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

(b) until the time he has delivered the goods:

(i) by handing over the goods to the consignee; or

(ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or

(iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

(i) afladeren eller en person, der handler på hans vegne; eller

(ii) en myndighed eller anden trediemand til hvem godset efter gældende love eller forskrifter i lastehavnen skal overleveres til afskibning

(b) indtil det tidspunkt han har udleveret godset:

(i) ved at overgive godset til modtageren; eller

(ii) i tilfælde hvor modtageren ikke modtager godset fra bortfragteren, ved at stille geren i overensstemmelse med kontrakten eller med de lovregler eller sædvane på det pågældende område, som er gældende i lossehavnen; eller

(iii) ved at overgive godset til en myndighed eller anden trediemand, til hvem godset efter gældende love eller forskrifter i lossehavnen skal overgives

3. I stk. 1 og 2 i denne artikel omfatter henvisninger til bortfragteren og modtageren tillige personer, der er ansat af eller agenter for henholdsvis bortfragteren eller modtageren.

Article 5. Basis of liability

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which

Artikel 5. Ansvarsgrundlaget

1. Bortfragteren er ansvarlig for tab, der hidrører fra tab af eller skade på godset såvel som fra forsinkelse med leveringen, såfremt

caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable

(i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;

(ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claim-

den hændelse, som forårsagede tabet, skaden eller forsinkelsen, fandt sted, mens godset var i hans varetægt, jfr. art. 4, medmindre bortfragteren beviser, at han, hans folk eller agenter tog alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne kræves for at undgå hændelsen og dens følger.

2. Forsinkelse med leveringen foreligger, når godset ikke er blevet leveret i den i transportkontrakten fastsatte lossehavn indenfor det tidsrum, der udtrykkeligt er aftalt, eller i mangel af sådan aftale indenfor det tidsrum, som med rimelighed kunne kræves af en omhyggelig bortfragter under de foreliggende omstændigheder.

3. Den, der er berettiget til at rejse erstatningskrav for tab af gods, kan betragte godset som tabt, hvis det ikke er blevet afleveret i overensstemmelse med bestemmelsen i art. 4 inden 60 på hinanden følgende dage efter udløbet af den i stk. 2 i denne artikel fastsatte tidsfrist for leveringen.

4. (a) Bortfragteren er ansvarlig

(i) for tab af eller skade på godset eller forsinkelse med leveringen forårsaget af brand, hvis den skadelidte kan bevise, at branden opstod som følge af fejl eller forsømmelse fra bortfragterens eller hans folks eller agenters side;

(ii) for sådant tab, skade eller forsinkelse med leveringen som den skade-

ant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

te kan bevise skyldes fejl eller forsømmelse fra bortfragterens hans folks eller agenters side med hensyn til at tage alle forholdsregler som med rimelighed måtte udkræves for at slukke brande og undgå eller begrænse dens følger.

(b) I tilfælde af brand om bord, der berører godset, skal der, hvis den skadelidte eller bortfragteren begærer det, afholdes en undersøgelse i overensstemmelse med søfartspraksis vedrørende brandens årsag og omstændigheder, og et eksemplar af undersøgelsesrapporten skal på bortfragterens og skadelidtes begæring være tilgængelig for de pågældende.

5. Med hensyn til transport af levende dyr er bortfragteren ikke ansvarlig for tab, skade eller forsinkelse med leveringen, der skyldes de særlige risici, som den slags transporter indebærer. Såfremt bortfragteren kan bevise, at han har fulgt alle særlige instrukser givet ham af afladeren vedrørende dyrene, og at tabet, skaden eller forsinkelsen med leveringen efter sagens omstændigheder kan henføres til sådanne risici, antages det, at tabet, skaden eller forsinkelsen med leveringen var forårsaget heraf, medmindre det bevises, at hele eller en del af tabet, skaden eller forsinkelsen med leveringen skyldtes fejl eller forsømmelse fra

bortfragterens, hans folks eller agenters side.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6. Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not excee-

terens, hans folks eller agenters side.

6. Bortfragteren er - bortset fra groshavari - ikke ansvarlig for tab, skade eller forsinkelse med leveringen, der skyldes foranstaltninger for at redde menneskeliv eller rimelige foranstaltninger med henblik på at bjærge ejendom til søs.

7. Hvor fejl eller forsømmelse fra bortfragternes, hans folks eller agenters side sammen med anden årsag har fremkaldt tab, skade eller forsinkelse med leveringen, er bortfragteren kun ansvarlig i den udstrækning, tabet, skaden eller forsinkelsen med leveringen kan henføres til sådan fejl eller forsømmelse. Bortfragteren må dog bevise, i hvilket omfang tabet, skaden eller forsinkelse med leveringen ikke kan tilskrives ham.

Artikel 6. Ansvarsgrænser

1. (a) Bortfragterens ansvar for tab, der hidrører fra tab af eller skade på gods i henhold til bestemmelserne i artikel 5, er begrænset til et beløb svarende til 835 beregningsenheder for hvert kollo eller anden enhed, eller 2,5 beregningsenheder pr. kilogram bruttovægt af det tabte eller skadede gods, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb.

(b) Bortfragterens ansvar for forsinkelse med leveringen i henhold til bestemmelserne i artikel 5 er begrænset til et beløb svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede

ding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 (a) of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of

gods, dog ikke mere end den samlede fragt, der skal betales ifølge transportkontrakten.

(c) Bortfragterens samlede ansvar i henhold til litra (a) og litra (b) i denne paragraf skal dog i intet tilfælde kunne overstige det begrænsningsbeløb, som ville være gældende i medfør af litra (a) i denne paragraf i tilfælde af totalt tab af det gods, med hensyn til hvilket sådant erstatningsansvar forelå.

2. Ved beregningen af hvilket beløb, der skal anses for det højeste i henhold til stk. 1 (a) i denne artikel, finder følgende regler anvendelse:

(a) Såfremt en container, pallet eller lignende transportindretning anvendes til at samle godset, skal ethvert kollo eller anden enhed, der er anført i konossementet, hvis et sådant er udstedt, eller i andet dokument, der bevidner transportkontrakten, som pakket i en sådan transportindretning, anses som kolli eller enheder. Bortset herfra skal godset i en sådan transportindretning anses som een transportenhed.

(b) I tilfælde hvor selve transportindretningen er gået tabt eller blevet beskadiget, skal denne indretning, hvis den ikke ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af bortfragteren, anses som en særskilt transportenhed.

3. Beregningsenhed betyder den beregningsenhed, der omhandles i artikel 26.

4. Ved aftale mellem bortfragteren og afladeren kan der aftales an-

liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

svargrænser, der overstiger de i stk. 1 fastsatte.

Article 7. Application to non-contractual claims

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Artikel 7. Anvendelse på ikke-kontraktsmæssige krav

1. De i denne konvention fastsatte fritagelser for og begrænsninger i ansvar finder anvendelse på ethvert krav mod bortfragteren vedrørende tab af eller skade på gods, der er omfattet af transportkontrakten hvad enten kravet baseres på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontrakt eller på anden måde.

2. Hvis et sådant krav rejses mod bortfragterens folk eller agenter, skal sådanne folk eller agenter, hvis de beviser, at de handlede i udøvelsen af deres tjeneste, have ret til at benytte sig af de samme fritagelser og ansvarbegrænsninger, som bortfragteren kan påberåbe sig i henhold til denne konvention.

3. Bortset fra hvad der bestemmes i artikel 8, skal det samlede ansvar for bortfragteren og for de i denne artikels stk. 2 nævnte personer ikke kunne overstige de i denne konvention fastsatte ansvargrænser.

Article 8. Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done

Artikel 8. Tab af retten til ansvars begrænsning

1. Bortfragteren kan ikke påberåbe sig ansvarbegrænsning i henhold til artikel 6, hvis det bevises, at tabet, skaden eller forsinkelsen med leveringen skyldtes en handling eller undladelse af bortfragte-

with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

ren selv foretaget forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab, skade eller forsinkelse sandsynligvis ville blive forårsaget.

2. Uanset bestemmelserne i stk. 2 i artikel 7 skal bortfragterens folk eller agenter ikke være berettiget til at påberåbe sig ansvarsbegrænsning i henhold til artikel 6, hvis det bevises, at tabet, skaden eller forsinkelsen med leveringen skyldtes en handling eller undladelse af folkene eller agenten, foretaget forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab, skade eller forsinkelse sandsynligvis ville blive forårsaget.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third

Artikel 9. Dæklast

1. Bortfragteren er kun berettiget til at laste gods på dæk, hvis denne transportmåde er i overensstemmelse med aftale med afladeren, med sædvane i den pågældende fart eller kræves efter bindende regler eller forskrifter.

2. Har bortfragteren og afladeren aftalt, at godset skal eller kan lastes på dæk, må bortfragteren indføje en erklæring herom i konossementet eller i andet dokument, der bevidner eksistensen af kontrakten om transport til søs. I mangel af en sådan erklæring har bortfragteren bevisbyrden for, at en aftale om lastning på dæk er blevet indgået; Bortfragteren er dog ikke berettiget til at påberåbe sig en sådan aftale overfor en

party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is demed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

trediemand, der har erhvervet konossementet i god tro.

3. Er godset blevet lastet på dæk i strid med bestemmelserne i stk. 1 i denne artikel, eller hvor bortfragteren i henhold til stk. 2 i denne artikel ikke kan påberåbe sig en aftale om lastning på dæk, er bortfragteren uanset bestemmelserne i stk. 1 i artikel 5 ansvarlig for tab af eller skade på godset, såvel som for forsinkelse med leveringen, der udelukkende hidrører fra lastningen på dæk, og omfanget af hans ansvar afgøres i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 6 henholdsvis artikel 8 i denne konvention.

4. Lastning af gods på dæk i strid med en udtrykkelig aftale om lastning under dæk skal anses for en handling eller undladelse af den i artikel 8 nævnte art.

Article 10. Liability of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and

Artikel 10. Bortfragterens og den udførende bortfragters ansvar

1. Såfremt udførelsen af transporten eller en del heraf er blevet betroet til en udførende bortfragter, hvad enten dette er sket i henhold til en bestemmelse i transportkontrakten eller ej, forbliver bortfragteren desuagtet ansvarlig for den samlede transport i overensstemmelse med bestemmelserne i denne konvention. For så vidt angår transport udført af den udførende bortfragter er bortfragteren ansvarlig for handlinger eller und-

of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

ladeiser begået af den udførende bortfragter og af hans folk og agenter, der handler i udøvelsen af deres tjeneste.

2. Alle denne konventions bestemmelser, der fastlægger bortfragterens ansvar, finder også anvendelse på den udførende bortfragters ansvar for den af ham udførte transport. Bestemmelserne i stk. 2 og 3 i artikel 7 og i stk. 2 i artikel 8 finder anvendelse, hvis ansvar gøres gældende mod nogen af den udførende bortfragters folk eller agenter.

3. Enhver særlig aftale, ved hvilken bortfragteren påtager sig forpligtelser, der ikke er pålagt ham ved denne konvention eller giver afkald på rettigheder, der tilkommer ham efter konventionen, binder kun den udførende bortfragter, såfremt han udtrykkeligt og skriftligt har tiltrådt den. Uanset om den udførende bortfragter har givet sådan tilslutning, forbliver bortfragteren desuagtet bundet af de forpligtelser eller afkald på rettigheder, der følger af en sådan særlig aftale.

4. Hvor og i det omfang både bortfragteren og den udførende bortfragter er ansvarlige, er deres hæftelse solidarisk.

5. Det samlede ansvar, der pålægges bortfragteren, den udførende bortfragter og deres folk og agenter, kan ikke overstige de i denne konvention fastsatte ansvargrænser.

6. Intet i denne artikel skal påvirke nogen ret til regres, som måtte bestå mellem bortfragteren og den udførende bortfragter.

Article 11. Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21.

The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

Artikel 11. Gennemgangs befordring

1. Såfremt en kontrakt om transport til søs udtrykkeligt fastsætter, at en nærmere angivet del af den af nævnte kontrakt omfattede transport skal udføres af en anden navngiven person end bortfragteren, kan det uanset bestemmelserne i stk. 1 i artikel 10 i kontrakten bestemmes, at bortfragteren ikke skal være ansvarlig for tab, skade eller forsinkelse med leveringen, forårsaget ved en hændelse, der indtræffer, mens godset er i den udførende bortfragters varetægt under en sådan del af transporten. En bestemmelse, der begrænser eller udelukker sådant ansvar, er dog uden virkning, såfremt retlige skridt ikke kan tages mod den udførende bortfragter ved en domstol, der er kompetent i medfør af stk. 1 og 2 i artikel 21. Bevisbyrden for, at noget tab, skade eller forsinkelse med leveringen er blevet forårsaget af en sådan hændelse, påhviler bortfragteren.

2. Den udførende bortfragter er 1 henhold til bestemmelserne i stk. 2 i artikel 10 ansvarlig for tab, skade eller forsinkelse med leveringen, der skyldes en hændelse, der finder sted mens godset er i hans varetægt.

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

Article 12. General rule

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances

Kapitel III.

Afladerens ansvar

Artikel 12. Hovedregel

Afladeren er ikke ansvarlig for tab, der rammer bortfragteren eller den udførende bortfragter eller for skade på skibet, medmindre tabet eller skaden var forårsaget ved fejl eller forsømmelse fra afladerens, hans folks eller agenters side. Ej heller er afladerens folk eller agenter ansvarlige for sådant tab eller skade, medmindre tabet eller skaden var forårsaget ved fejl eller forsømmelse fra deres side.

Artikel 13. Særlige regler om farligt gods

1. Afladeren skal på passende måde mærke farligt gods som farligt.

2. Når afladeren overleverer farligt gods til bortfragteren henholdsvis den udførende bortfragter, skal afladeren give ham oplysning om godsets farlige karakter, og, om nødvendigt, om de sikkerhedsforanstaltninger, der skal iagttages. Gør afladeren ikke dette, og har bortfragteren eller den udførende bortfragter ikke på anden måde kendskab til godsets farlige karakter:

(a) er afladeren ansvarlig overfor bortfragteren og en eventuel udførende bortfragter for tab, der hidrører fra afskibning af sådant gods, og

(b) godset kan når som helst losses, tilintetgøres eller uskadeliggøres, som omstændighederne måtte

may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of article 5.

PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14. Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

tilsige, uden betaling af erstatning.

3. Bestemmelserne i stk. 2 i denne artikel kan ikke påberåbes af nogen, som under transporten har taget godset i sin varetægt med kendskab til dets farlige karakter.

4. Såfremt farligt gods i tilfælde, hvor bestemmelserne i stk. 2, stykke (b) i denne artikel ikke finder anvendelse eller kan påberåbes, bliver til en virkelig fare for liv eller ejendom, kan godset losses, tilintetgøres eller uskadeliggøres, som omstændighederne måtte tilsige, uden betaling af erstatning, undtagen hvor der foreligger en forpligtelse til at deltage i almindeligt havari, eller hvis bortfragteren er ansvarlig i medfør af bestemmelserne i artikel 5.

Kapitel IV.

Transportdokumenter. Artikel 14. Udstedelse af konnossement

1. Når bortfragteren eller den udførende bortfragter tager godset i sin varetægt, skal han på afladerens begæring udstede et konnossement til afladeren.

2. Konnossementet kan underskrives af en person, der er bemyndiget hertil af bortfragteren. Et konnossement underskrevet af føreren af det skib, der transporterer godset, anses for at være udstedt på bortfragterens vegne.

3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

3. Underskriften på konnossementet kan være håndskrevet, trykt i facsimile, perforeret, stemplet, i symboler eller udført med andre mekaniske eller elektroniske midler, hvis det ikke er i strid med lovgivningen i det land, hvor konnossementet er udstedt.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, *inter alia,* the following particulars:

(a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;

(b) the apparent condition of the goods;

(c) the name and principal place of business of the carrier;

(d) the name of the shipper;

(e) the consignee if named by the shipper;

(f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;

(g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;

(h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;

Artikel 15. Konnossementets indhold

1. Konnossementet skal *blandt andet* indeholde følgende oplysninger:

(a) godsets almindelige art, de vigtigste mærker, der er nødvendige til identifikation af godset, en udtrykkelig erklæring - om nødvendigt - med hensyn til godsets farlige karakter, antallet af kolli eller stykker samt godsets vægt eller dets kvantitet udtrykt på anden måde, alle sådanne oplysninger som givet af afladeren;

(b) godsets synlige tilstand;

(c) bortfragterens navn og hovedforretningssted;

(d) afladerens navn;

(e) modtageren, hvis oplyst afladeren;

(f) lastehavnen i henhold til transportkontrakten samt den dato, på hvilken bortfragteren tog godset i sin varetægt i lastehavnen;

(g) lossehavnen i henhold til transportkontrakten;

(h) antallet af originale eksemplarer af konnossementet, hvis der er udstedt mere end et;

(i) the place of issuance of the bill of lading;

(j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;

(k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;

(l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;

(m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;

(n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and

(o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a »shipped« bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a »shipped« bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a »shipped« bill of lading if, as amended, such document in-

(i) stedet for konnossementets udstedelse;

(j) underskrift af bortfragteren eller af en person, der handler på hans vegne;

(k) fragtens størrelse i den udstrækning den skal betales af modtageren, eller anden angivelse af, at fragten skal betales af ham;

(l) den i artikel 23, stk. 3, omhandlede erklæring;

(m) eventuel erklæring om, at godset skal eller kan lastes på dæk;

(n) datoen eller perioden for leveringen af godset i lossehavnen, såfremt det udtrykkeligt er aftalt mellem parterne; samt

(o) eventuelt forhøjede ansvargrænser, hvor dette er aftalt i medfør af stk. 4 i artikel 6.

2. Når godset er indlastet, skal bortfragteren, hvis afladeren forlanger det, udstede et konnossement med betegnelsen »indlastet«, som udover de i stk. 1 i denne artikel krævede oplysninger skal angive, at godset er om bord på et navngivet skib eller skibe samt datoen eller datoerne for indlastningen. Hvis bortfragteren tidligere har udstedet et konnossement eller andet adkomstdokument til afladeren vedrørende nogen del af godset, skal afladeren på bortfragterens begæring tilbagelevere ham et sådant dokument mod at få et »indlastnings-konnossement«.

Bortfragteren kan ændre ethvert tidligere udstedt dokument for at imødekomme afladerens ønske om et »indlastnings-konnosse-

cludes all the information required to be contained in a »shipped« bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

Article 16. Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a »shipped« bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods

ment«, hvis et sådant dokument i rettet stand indeholder alle de oplysninger, der kræves af et »indlastnings-konnossement«.

3. Mangelen i et konnossement af en eller flere af de oplysninger, der henvises til i denne artikel, berører ikke dokumentets juridiske karakter som et konnossement, forudsat at det i hvert fald opfylder de i stk. 7 i artikel 1 opstillede krav.

Artikel 16. Konnossementer: reservationer og beviskraft

1. Hvis konnossementet indeholder oplysninger vedrørende godsets almindelige art, de vigtigste mærker, antal kolli eller stykker, vægt eller kvantitet, som bortfragteren eller anden person, som på hans vegne udsteder konnossementer, ved eller har rimelig grund til at formode ikke svarer nøjagtigt til det faktisk modtagne gods, eller, hvor et »indlastnings-konossement« er udstedt, indlastet, eller såfremt han ikke har haft rimelige muligheder for at kontrollere sådanne oplysninger, kan bortfragteren eller sådan anden person i konossementet indsætte et forbehold, hvori der redegøres for disse unøjagtigheder, årsager til mistanke eller mangel på rimelig mulighed for kontrol.

2. Såfremt bortfragteren eller anden person, som på hans vegne udsteder konnossementet, undlader at gøre bemærkning på dette om godsets synlige tilstand, anses han for at have bemærket i kon-

were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) the bill of lading is *prima facie* evidence of the taking over or, where a »shipped« bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is *prima facie* evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to

nossementet, at godset var i synlig god tilstand.

3. Bortset fra oplysninger med hensyn til hvilke - og i den udstrækning - et efter paragraf 1 i denne artikel tilladt forbehold er taget:

(a) gælder konnossementet, i mangel af modbevis, som bevis for, at bortfragteren har modtaget, eller hvor »indlastnings-konossement« er udstedt, har indlastet godset som beskrevet i konnossementet; og

(b) modbevis fra bortfragterens side er ikke tilladt, når konossementet er blevet overdraget til en trediemand, herunder modtageren, som i god tro har handlet i tillid til konnossementets beskrivelse af godset.

4. Et konnossement, der ikke som foreskrevet i stk. 1, litra (k) i artikel 15, angiver fragten eller på anden måde viser, at fragt skal betales af modtageren, eller som ikke angiver den godtgørelse for overliggetid, der måtte være påløbet i lastehavnen for modtagerens regning, skal uden modbevis gælde som bevis for, at ingen fragt eller godtgørelse for overliggetid skal betales af modtageren. Modbevis fra bortfragterens side er ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en trediemand, herunder modtageren, som i god tro har handlet i tillid til konnossementets mangel på sådanne angivelser.

Artikel 17. Afladerens garantier

1. Afladeren anses for at have

have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars fur-

garanteret bortfragteren for rigtigheden af de oplysninger vedrørende godsets almindelige art, dets mærker, antal, vægt og kvantitet, som meddeles af ham til indføjelse i konnossementet. Afladeren skal erstatte bortfragteren tab, som hidrører fra urigtigheder i sådanne oplysninger. Afladeren forbliver ansvarlig, selv om konnossementet er blevet overdraget af ham. Bortfragterens ret til sådan erstatning begrænser på ingen måde hans ansvar i medfør af transportkontrakten overfor andre personer end afladeren.

2. Et garantibrev eller aftale, hvorved afladeren påtager sig at holde bortfragteren skadesløs for tab hidrørende fra, at bortfragteren eller en person, der handler på hans vegne, har udstedt oplysninger meddelt af afladeren til optagelse i konnossementet, eller til godsets synlige tilstand er ugyldige og uden virkning overfor en trediemand, herunder modtageren, til hvem konnossementet er blevet overdraget.

3. Et sådant garantibrev eller aftale har gyldighed overfor afladeren, medmindre bortfragteren eller den, der handler på hans vegne, ved at undlade at tage det i stk. 2 i denne artikel nævnte forbehold tilsigter at bedrage en trediemand, herunder modtageren, der handler i tillid til beskrivelsen af godset i konnossementet. I sidstnævnte tilfælde har bortfragteren, hvis det udeladte forbehold vedrører op-

nished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

lysninger meddelt af afladeren til optagelse i konossementet ingen ret til erstatning fra afladeren i medfør af stk. 1 i denne artikel.

4.1 tilfælde af tilsigtet bedrageri, som nævnt i stk. 3 i denne artikel, er bortfragteren, uden adgang til begrænsninger af sit ansvar i henhold til denne konvention, ansvarlig for tab, der forvoldes en trediemand, herunder en modtager, fordi han har handlet i tillid til konnossementets beskrivelse af godset.

Article 18. Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

Artikel 18. Andre dokumenter end konnossementer

Har en bortfragter udstedt et andet dokument end et konossement til bevidnelse af modtagelsen af det gods, der skal transporteres, er et sådant dokument uden modbevis at betragte som bevis for afslutningen af kontrakten om transport til søs og bortfragterens modtagelse af godset, som beskrevet deri.

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

Article 19. Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the

Kapitel V.

Krav og retslige skridt.

Artikel 19. Meddelelse om tab, skade eller forsinkelse

1. Hvis modtageren ikke har givet bortfragteren skriftlig underretning om tab eller skade med nærmere angivelse af tabets eller skadens almindelige natur senest den efter dagen for godsets overle-

goods were handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier,

vering til modtageren følgende hverdag, anses sådan overlevering i mangel af modbevis som bevis for bortfragterens levering af godset som beskrevet i transportdokumentet eller, hvis sådant dokument ikke er blevet udstedt, i god stand.

2. Er tabet eller skaden ikke synlig, finder bestemmelserne i stk. 1 i denne artikel tilsvarende anvendelse, hvis skriftlig underretning ikke er givet inden 15 på hinanden følgende dage efter den dag, da godset blev overleveret til modtageren.

3. Hvis godsets tilstand på det tidspunkt, det blev overgivet til modtageren, har været gjort til genstand for en fælles undersøgelse eller inspektion af parterne, er skriftlig underretning om tab eller skade, der konstateres under sådan undersøgelse eller inspektion, ikke fornøden.

4. I tilfælde af virkelig eller formodet tab eller skade skal bortfragteren og modtageren give hinanden rimelig adgang til at besigtige og kontrollere godset.

5. Erstatning skal ikke betales for tab, der hidrører fra forsinkelse med leveringen, medmindre skriftlig underretning er blevet givet bortfragteren inden udløbet af 60 på hinanden følgende dage efter den dag, da godset blev overgivet til modtageren.

6. Hvis godset er blevet overleveret af en udførende bortfragter, skal enhver underretning givet til ham i medfør af denne artikel have samme virkning, som, hvis den var

and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

givet til bortfragteren, og enhver underretning givet til bortfragteren samme virkning som givet til den udførende bortfragter

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

7. Har bortfragteren eller den udførende bortfragter ikke givet underretning om tab eller skade med nærmere angivelse af tabets eller skadens almindelige natur til afladeren inden udløbet af 90 på hinanden følgende dage, efter at tabet eller skaden indtraf eller efter leveringen af godset i henhold til stk. 2 i artikel 4, hvad der måtte være det seneste, anses undladelsen af at give sådan underretning i mangel af modbevis som bevis for, at bortfragteren eller den udførende bortfragter ikke har lidt noget tab eller skade, der skyldes fejl eller forsømmelse fra afladerens, hans folks eller agenters side.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

8. Ved anvendelse af denne artikel skal underretning givet til en person, der handler på bortfragterens eller den udførende bortfragters vegne, herunder skibsføreren eller den ledende skibsofficer, eller til en person, der handler på afladerens vegne, anses som givet til henholdsvis bortfragteren, den udførende bortfragter eller afladeren.

Article 20. Limitation of actions

Artikel 20. Begrænsning af retslige skridt

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

1. Søgsmål vedrørende transport af gods i medfør af denne konvention er forældet, såfremt retslige skridt eller voldgiftforhandlinger ikke er indledt inden udløbet af to år.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

2. Forældelsesfristen løber fra den dag, på hvilken bortfragteren har leveret godset eller en del deraf, eller i tilfælde, hvor intet gods er blevet leveret, fra den sidste dag på hvilken godset skulle have været leveret.

3. Den dag, på hvilken forældelsesfristen begynder, medregnes ikke i perioden.

4. Den, mod hvem et krav er rejst, kan på et hvilket som helst tidspunkt, mens forældelsesfristen løber, forlænge denne ved en skriftlig erklæring til fordringshaveren. Fristen kan yderligere forlænges ved en eller flere andre erklæringer.

5. En regressag kan anlægges af en person, der er blevet holdt ansvarlig, også efter udløbet af den i de foregående stk. fastsatte forældelsesfrist, hvis det sker indenfor den frist, der er gældende efter lovgivningen i den stat, hvor sagen anlægges. Den tilladte frist skal dog ikke være kortere end 90 dage, løbende fra den dag, da den, der anlægger en sådan regressag, har opfyldt fordringen eller har fået forkyndt stævning i sag imod ham selv.

Article 21. Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the

Artikel 21. Jurisdiktion

1. I søgsmål vedrørende transport af gods i henhold til denne konvention kan sagsøgeren efter eget valg indbringe sagen for en domstol, der er kompetent efter lovgivningen i den stat, hvori domstolen er beliggende, og in-

jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(b) the place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) the port of loading or the port of discharge; or

(d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of the arrest.

denfor hvis jurisdiktion et af følgende steder er beliggende:

(a) sagsøgtes hovedforretningssted, eller i mangel heraf, hans faste bopæl; eller

(b) stedet, hvor kontrakten blev indgået, forudsat at sagsøgte har et forretningssted, filial eller agentur der, gennem hvilket kontrakten blev afsluttet; eller

(c) lastehavnen eller lossehavnen; eller

(d) noget andet sted, som med henblik herpå er angivet i kontrakten om transport til søs.

2. (a) Uanset de forestående bestemmelser i denne artikel kan en sag anlægges ved domstolene i enhver havn eller på ethvert sted i en kontraherende stat, hvor det transporterende skib eller noget andet skib tilhørende samme rederi er blevet gjort til genstand for arrest i overensstemmelse med den pågældende stats lovgivning og international ret herom. Dog skal sagsøgeren i et sådant tilfælde på sagsøgtes begæring flytte søgsmålet til en af de i stk. 1 i denne artikel nævnte jurisdiktioner, efter hans valg, til afgørelse af kravet, men før sådan flytning må sagsøgte stille tilstrækkelig sikkerhed for betaling af ethvert erstatningsbeløb, som måtte blive tilkendt sagsøgeren ved dommen.

(b) Alle spørgsmål om den stillede sikkerheds tilstrækkelighed m.v. afgøres af domstolen i arresthavnen eller -stedet.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) for the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action;

(c) for the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

3. Ingen retslige skridt vedrørende transport af gods i henhold til denne konvention kan iværksættes på et sted, der ikke er angivet i stk. 1 eller 2 i denne artikel. Bestemmelserne i denne paragraf skal ikke være til hinder for den kontraherende stats jurisdiktion med hensyn til foreløbige eller beskyttende forholdsregler.

4. (a) Hvor et søgsmål er blevet påbegyndt ved en domstol, der er kompetent i henhold til stk. 1 og 2 i denne artikel, eller hvor dom er afsagt af en sådan domstol, må intet nyt søgsmål påbegyndes mellem de samme parter på samme grundlag, medmindre dommen fra den stat, hvor det første søgsmål blev påbegyndt, ikke har gyldighed i den stat, i hvilken den nye sag anlægges;

(b) for the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action;

(c) for the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

Article 22. Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:
   (i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
   (ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
   (iii) the port of loading or the port of discharge; or
(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

Artikel 22. Voldgift

1. Under iagttagelse af bestemmelserne i denne artikel kan parterne ved skriftlig aftale bestemme, at enhver strid, som måtte opstå vedrørende transport af gods i medfør af denne konvention skal henvises til voldgift.

2. Såfremt et certeparti indeholder en bestemmelse om, at stridigheder, der opstår i medfør heraf, skal henvises til voldgift, og et i henhold til certepartiet udstedt konossement ikke indeholder en særlig bemærkning om, at en sådan voldgiftsklausul skal være bindende for indehaveren af konossementet, kan bortfragteren ikke påberåbe sig en sådan bestemmelse overfor den, der har erhvervet konossementet i god tro.

3. Voldgiftsforhandlingerne skal efter sagsøgerens valg holdes på et af følgende steder:

(a) et sted i en stat på hvis territorium er beliggende:
   (i) sagsøgtes hovedforretningssted, eller i mangel heraf, hans faste bopæl; eller
   (ii) stedet, hvor kontrakten blev indgået, forudsat at sagsøgte har et forretningssted, filial eller agentur der, gennem hvilket kontrakten blev afsluttet; eller
   (iii) laste- eller lossehavnen; eller
(b) et sted, som med henblik herpå er angivet i voldgiftsklausulen eller aftalen.

4. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraphs 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 23. Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the

4. Voldgiftsmanden eller voldgiftsnævnet skal anvende denne konventions regler.

5. Bestemmelserne i stk. 3 og 4 i denne artikel skal anses for at være en del af enhver voldgiftsklausul eller aftale, og enhver bestemmelse i en sådan klausul eller aftale, som ikke stemmer hermed, er ugyldig.

6. Intet i denne artikel berører gyldigheden af en voldgiftsaftale, som parterne indgår, efter at kravet i henhold til transportkontrakten opstod.

Kapitel VI.

Artikel 23. Kontraktmæssige bestemmelser

1. Enhver bestemmelse i en kontrakt om transport til søs, i et konossement eller i noget andet dokument, der bevidner eksistensen af en kontrakt om transport til søs, er ugyldig, i den udstrækning den afviger direkte eller indirekte fra bestemmelserne i denne konvention. En sådan bestemmelses ugyldighed berører ikke gyldigheden af de øvrige bestemmelser i den kontrakt eller det dokument, af hvilket den udgør en del. En klausul, der tilsiger bortfragteren forsikring af godset eller anden lignende klausul, er ugyldig.

2. Uanset bestemmelserne i stk. 1 i denne artikel kan en bortfragter udvide omfanget af sit ansvar og sine forpligtelser i henhold til denne konvention.

3. Såfremt et konnossement eller andet dokument, der bevidner kontrakten om transport til søs,

contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the, extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition, pay compensation for costs imcurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked ara to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

udstedes, skal det indeholde en erklæring om, at transporten er undergivet de bestemmelser i denne konvention, der gør enhver bestemmelse, som afviger fra konventionen til skade for afladeren eller modtageren, ugyldig.

4. Har nogen, der har et krav med hensyn til godset, lidt tab som følge af en bestemmelse, som er ugyldig i henhold til nærværende artikel eller på grund af udeladelsen af den i stk. 3 i denne artikel omhandlede erklæring, skal bortfragteren i fornødent omfang betale erstatning for at give skadelidte kompensation efter reglerne i denne konvention for ethvert tab af eller skade på godset såvel som for forsinkelse med leveringen. Bortfragteren må herudover betale erstatning for omkostninger, der er påført skadelidte i forbindelse med gennemførelsen af hans krav, forudsat at sagsomkostningerne i en sag, hvor foranstående bestemmelse påberåbes, afgøres i overensstemmelse med lovgivningen i den stat, hvor sagen anlægges.

Article 24. General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the

Artikel 24. Almindeligt havari

1. Intet i denne konvention skal være til hinder for anvendelsen af bestemmelser i kontrakten om transport til søs eller i national lovgivning om opgørelse af almindeligt havari.

2. Med undtagelse af artikel 20 er bestemmelserne i denne konvention om bortfragterens ansvar for tab af eller skade på godset også

goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general avarage and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

afgørende for, om modtageren kan nægte at deltage i almindeligt havari, samt for bortfragterens pligt til at erstatte modtageren, hvad denne har måttet bidrage til almindeligt havari eller betale som bjærgeløn.

Article 25. Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in forca at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party

Artikel 25. Andre konventioner

1. Denne konvention ændrer ikke bortfragterens, den udførende bortfragters og deres folks eller agenters rettigheder eller forpligtelser i henhold til internationale konventioner eller national lovgivning vedrørende begrænsning af ansvaret for redere af søgående skibe.

2. Bestemmelserne i artiklerne 21 og 22 i denne konvention skal ikke hindre anvendelsen af de bindende bestemmelser i andre multilaterale konventioner, der allerede er i kraft på datoen for denne konvention og som vedrører forhold omhandlet i de nævnte artikler, forudsat at striden udelukkende berører parter, der har deres hovedforretningssted i stater, der er medlemmer af en sådan konvention. Dette stk. berører dog ikke anvendelsen af stk. 4 i artikel 22 i denne konvention.

3. Intet erstatningsansvar skal opstå efter bestemmelserne i denne konvention for skade forårsaget ved en nuklear hændelse, hvis den, der driver et nukleart anlæg, er ansvarlig for sådan skade:

(a) enten i henhold til Paris-konventionen af 29. juli 1960 om Trediemandsansvar indenfor det

Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

(b) by virtue of national law governing the liability for auch damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. No liability shall arise under the proviaions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

Nukleare Energiområde, som ændret ved tillægsprotokol af 28. januar 1964, eller i henhold til Wien-konventionen af 21. maj 1963 om Civilt ansvar for Nuklear skade, eller

(b) i henhold til national lovgivning, der regulerer erstatningsansvaret for sådan skade, forudsat at loven i alle henseender er lige så gunstig for personer, der lider skade, som enten Paris- eller Wien-konventionerne.

4. Intet erstatningsansvar skal opstå efter bestemmelserne i denne konvention for tab af eller skade på eller forsinkelse med leveringen af bagage, for hvilken bortfragteren er ansvarlig i henhold til en international konvention eller national lovgivning vedrørende transport af passagere og deres bagage til søs.

5. Intet i denne konvention skal hindre en kontraherende stat i at anvende nogen anden international konvention, som allerede er i kraft på datoen for denne konvention, og som finder bindende anvendelse på kontrakter om transport af gods i første række med andre transportmidler end transport ad søvejen. Denne bestemmelse finder også anvendelse på enhver efterfølgende revision af eller ændring i en sådan international konvention.

Article 26. Unit of account

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the Special Drawing Right as

Artikel 26. Beregningsenhed

1. Den beregningsenhed, der henvises til i artikel 6 i denne konvention, er den Særlige Træk-

defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgment or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as:

12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corre-

ningsret, som nærmere er angivet af Den Internationale Valutafond. De i artikel 6 nævnte beløb skal omregnes til en stats nationale valuta på grundlag af denne møntenheds værdi på datoen for dommen eller på den mellem parterne aftalte dato. Værdien af den nationale valuta, udtrykt i Særlig Trækningsret, for en kontraherende stat der er medlem af Den Internationale Valutafond, skal beregnes i overensstemmelse med den af IMF for dets virksomhed og transaktioner anvendte værdiberegningsmetode, som er gældende på den omhandlede dato. Værdien af den nationale valuta, udtrykt i Særlig Trækningsret, for en kontraherende stat, der ikke er medlem af IMF, beregnes på en af den pågældende stat fastsat måde.

2. Stater, der ikke er medlemmer af Den Internationale Valutafond, og hvis lovgivning ikke tillader anvendelse af bestemmelserne i stk. 1 i denne artikel, kan dog på tidspunktet for undertegnelse eller på tidspunktet for ratifikation, accepten, godkendelse eller tiltrædelse eller på ethvert senere tidspunkt erklære, at de i denne konvention bestemte ansvargrænser skal anvendes på deres territorier, fastsættes til:

12,500 møntenheder for hvert kollo eller anden enhed eller 37,5 møntenheder for hvert kilogram bruttovægt af godset.

3. Den i stk. 2 i denne artikel omhandlede møntenhed svarer til

sponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

65,5 milligram guld af ni hundrede tusinddels finhed. Omregning af de i stk. 2 nævnte beløb til national valuta skal ske i overensstemmelse med lovgivningen i den pågældende stat.

4. Den i stk. 1, sidste sætning nævnte beregning og den i stk. 3 i denne artikel nævnte omregning skal foretages på en sådan måde, at den samme reelle værdi af beløbene i artikel 6, som udtrykt der i beregningsenheder, så vidt muligt finder udtryk i den kontraherende stats nationale valuta. Kontraherende stater skal underrette depositaren om henholdsvis beregningsmåden i henhold til stk. 1 i denne artikel eller resultatet af den i stk. 3 nævnte omregning på tidspunktet for undertegnelse eller fordeponering af instrumenter vedrørende ratifikation, antagelse, godkendelse eller tiltrædelse, samt når de benytter sig af den i stk. 2 i denne artikel omhandlede valgmulighed, og når som helst der sker en ændring af beregningsmåden eller i resultatet af sådan omregning.

PART VII. FINAL CLAUSES

Article 27. Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Kapitel VII

Afsluttende bestemmelser
Artikel 27. Depositor

Generalsekretæren for De Forenede Nationer udpeges herved til depositar for denne konvention.

Article 28. Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Artikel 28. Undertegnelse, ratifikation, antagelse, godkendelse, tiltrædelse

1. Denne konvention er åben for undertegnelse af alle stater ved De Forenede Nationers hovedsæde i New York indtil den 30. april 1979.

2. Denne konvention er genstand for ratifikation, accept eller godkendelse af de stater, der har undertegnet.

3. Efter den 30. april 1979 er denne konvention åben for tiltrædelse af alle stater, som ikke har undertegnet den.

4. Instrumenter vedrørende ratifikation, antagelse, godkendelse og tiltrædelse skal deponeres hos Generalsekretæren for De Forenede Nationer.

Article 29. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Artikel 29. Reservationer

Der kan ikke tages reservationer til denne konvention.

Article 30. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval

Artikel 30. Ikrafttrædelse

1. Denne konvention træder i kraft den første dag i den måned, der følger efter udløbet af et år fra datoen for deponering af det tyvende instrument om ratifikation, antagelse, godkendelse eller tiltrædelse.

2. For hver stat, som bliver en kontraherende stat vil denne konvention efter datoen for deponering af det tyvende instrument om ratifikation, antagelse, godkendel-

or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

se eller tiltrædelse, træder konventionen i kraft den første dag i den måned, der følger efter udløbet af et år efter deponeringen på vedkommende stats vegne af det pågældende instrument.

3. En kontraherende stat skal anvende bestemmelserne i denne konvention på kontrakter om transport til søs, der er afsluttet på eller efter datoen for konventionens ikrafttrædelse for denne stat.

Article 31. Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Inding signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article apply corre-

Artikel 31. Opsigelse af andre konventioner

1. Enhver stat, der er deltager i den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konossementer, undertegnet i Bruxelles den 25. august 1924 (1924 konventionen) skal, når den bliver en kontraherende stat i forhold til nærværende konvention, underrette Belgiens regering, som depositar for 1924 konventionen, om sin opsigelse af nævnte konvention ved en deklaration om, at opsigelsen skal have virkning fra den dato, hvor nærværende konvention træder i kraft for den pågældende stat.

2. Ved denne konventions ikrafttræden i medfør af stk. 1 i artikel 30 skal depositaren for denne konvention underrette Belgiens regering som depositar for 1924 konventionen om datoen for sådan ikrafttræden og om navnene på de kontraherende stater, for hvilke konventionen er trådt i kraft.

3. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 i denne artikel finder tilsvarende

spondingly in respect of States parties to the Protocol signed on Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

tilsvarende anvendelse med hensyn til stater, der er deltagere i den den 23. februar 1968 undertegnede protokol vedrørende ændring af den internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konossementer undertegnet i Bruxelles den 25. august 1924.

4. Notwithstanding article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

4. Med henblik på stk. 1 i denne artikel kan en kontraherende stat, hvis den finder det ønskeligt, uanset artikel 2 i denne konvention udsætte opsigelsen af 1924 konventionen og af 1924 konventionen som ændret ved 1968 protokollen for en periode af højst fem år fra denne konventions ikrafttrædelse. Den skal derefter underrette Belgiens regering om sin hensigt. I denne overgangsperiode skal den overfor de kontraherende stater anvende denne konvention med udelukkelse af enhver anden.

Article 32. Revision and amendment

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Artikel 32. Revision og ændring

1. På begæring af mindst en trediedel af de kontraherende stater til denne konvention skal depositaren sammenkalde en konference af de kontraherende stater for at revidere eller ændre den.

2. Ethvert instrument vedrørende ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse, som er deponeret efter ikrafttrædelsen af en ændring af denne konvention, skal anses som gældende den ændrede konvention.

Article 33. Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.

3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.

5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Con-

Artikel 33. Revision af begrænsningsbeløbene og beregningsenhed eller møntenhed

1. Uanset bestemmelserne i artikel 32 skal en konference, som udelukkende har til formål at ændre de i artikel 6 og i stk. 2 i artikel 26 angivne beløb, eller at erstatte nogen eller begge de i stk. 1 og 3 i artikel 26 beskrevne enheder med andre enheder, sammenkaldes af depositaren i overensstemmelse med stk. 2 i denne artikel. En ændring af beløbene skal kun kunne foretages som følge af en væsentlig ændring i deres reelle værdi.

2. En revisionskonference skal sammenkaldes af depositaren, når mindst en fjerdedel af de kontraherende stater begærer det.

3. Enhver beslutning af konferencen må tages med to tredie-deles majoritet af de deltagende stater. Meddelelse om ændringen sendes af depositaren til alle kontraherende stater til godkendelse, og til alle stater, der har undertegnet, til underretning.

4. En vedtaget ændring træder i kraft den første dag i den måned, der følger efter udløbet af et år efter dens vedtagelse med to tredie-deles majoritet af de kontraherende stater. Antagelse af ændringen iværksættes ved deponering af et herom udfærdiget formelt dokument hos depositaren.

5. Efter at en ændring er trådt i kraft, er en kontraherende stat som har antaget ændringen, berettiget til at anvende den ændrede kon-

vention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

vention overfor kontraherende stater, som ikke inden seks måneder efter ændringens vedtagelse har underrettet depositaren om, at de ikke vil være bundet af ændringen.

6. Et instrument vedrørende ratifikation, accept, godkendelse eller tiltrædelse deponeret efter ikrafttrædelsen af en ændring af denne konvention skal anses som gældende den ændrede konvention.

Article 34. Denunciation

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at Hamburg, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

Artikel 34. Opsigelse

1. En kontraherende stat kan opsige denne konvention på et hvilket som helst tidspunkt ved en skriftlig meddelelse herom adresseret til depositaren.

2. Opsigelsen får virkning fra den første dag i den måned, der følger efter udløbet af et år, efter at meddelelsen er modtaget af depositaren. Såfremt en længere periode er angivet i meddelelsen, får opsigelsen virkning ved udløbet af en sådan længere periode efter at meddelelsen er modtaget af depositaren.

UDFÆRDIGET i HAMBURG den 31. marts 1978, i et enkelt originaleksemplar, af hvilket de arabiske, kinesiske, engelske, franske, russiske og spanske tekster er lige autentiske.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har de undertegnede befuldmægtigede, behørig bemyndiget af deres respektive regeringer, underskrevet denne konvention.

COMMON UNDERSTANDING ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.